ANNO II N. — RIVISTA MENSILE — 1° GENNAIO 1918

TOURING CLUB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

TURISMO NAZIONALE MOVIMENTO DEI FORESTIERI PRODOTTO ITALIANO

Uno dei Reparti delle Officine di Villar Perosa.

SOMMARIO del Fascicolo di Gennaio 1918. N. 1

Per salvare tre milioni, *L. V. Bertarelli*. — Per lo sviluppo del turismo invernale in Italia, *Attilio Gerelli*. — I piccoli alberghi svizzeri, *G. B. Chiaberto*. — Per lo sviluppo delle industrie termali e turistiche. — L'industria automobilistica americana, *Angelo Tortoreto*. — La sicurezza sulle ferrovie, *Filippo Tajani*. — I Congressi di Monaco: il Congresso d'igiene e di climatologia. — I giganti dell'aria, *Errico Bugni*. — Un grandioso ristorante elettrico. — Ferrovie. — Navigazione. — Automobilismo — Alberghi. — Echi di turismo estero. — Varietà. — Due punti di vista. — Note tecnico-commerciali.

Redazione, Amministrazione: Touring Club Italiano - Corso Italia, 10 - Milano.

ANNO II - N. 1 TOURING CLUB ITALIANO GENNAIO 1918.

L'abbonamento ai 12 numeri annui è di L. **6,05** (per l'estero L. **9,05**) e riservato ai soli Soci del T. C. I. ⋄ Tutti gli abbonamenti scadono coll'anno solare. ⋄ L'abbonamento fatto dopo il gennaio dà diritto ai numeri arretrati dell'annata.

PREMIO DI PROPAGANDA:
Chi procura **cinque abbonati** ha gratuitamente il proprio abbonamento personale.

PER SALVARE TRE MILIONI

Oh, che miseria, tre milioni!

Oggi non si sente parlare che di miliardi o almeno di centinaia di milioni. Tre milioni, che miseria!

Tuttavia a me pare che valga la pena di salvarli, tanto più che non sono precisamente tre. Sono tre, ma con coda.

I tre milioni — e coda — che si propone da autorevole fonte di spendere, sono quelli di un progetto di legge di iniziativa parlamentare, presentato alla Camera dei Deputati il 7 luglio 1917, di cui ecco il testo:

Costruzione di edifici ad uso di albergo e trattoria in diverse località.

Art. 1.

La Direzione delle Ferrovie dello Stato è autorizzata a inscrivere nella spesa dei suoi bilanci 1917-18, 1918-19, 1919-20 la somma di un milione per ciascun esercizio, onde costruire edifici ad uso di albergo e trattoria nelle seguenti località:

Attigliano, sulla linea Chiusi-Roma; *Rocchetta S. Antonio* e *Potenza*, in Basilicata; *Pesto, Sant'Eufemia* e *Pizzo di Calabria*, sulla linea Napoli-Reggio; *Metaponto, Sibari* e *Catanzaro Marina*, sulla linea Taranto-Reggio; *S. Caterina Xirbi, Licata* e *Calatafimi*, in Sicilia.

Art. 2.

Tali alberghi della capacità da 20 a 30 camere per forestieri e viaggiatori, con trattoria e giardino, saranno costruiti con particolare riguardo all'igiene; ed, ove occorra, con tutte le difese possibili dalla malaria.

Saranno costruiti di preferenza in prossimità delle rispettive stazioni ferroviarie; ed esercitati direttamente o per appalto decennale dalla Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Art. 3.

La Direzione delle Ferrovie dello Stato costruirà i suddetti alberghi con trattoria e giardino in base ad un concorso a premi, fra costruttori ed architetti, destinato a determinare i vari tipi di costruzione a seconda delle esigenze locali.

Il progetto è dell'on. Nello Toscanelli, deputato di Pontedera (Pisa). L'on. Toscanelli, col quale ebbi l'onore parecchi anni

or sono di trovarmi in una Commissione della Dante Alighieri, è persona di alto intelletto, di valore riconosciuto, di bontà apprezzata. Ha due legislature; si occupò alla Camera di questioni di interesse artistico e pronunciò un discorso nella passata legislatura sul piano regolatore della zona monumentale di Roma. Ha molto viaggiato: è uomo di vasta coltura; anche recentemente scrisse pregevoli articoli sulle guerre napoleoniche nei rapporti della nostra guerra e così via. È cultore di studi forestali. Nella sua villa de Le Cave, a Pontedera, ha un parco contenente le più rare specialità di conifere. La villa stessa è piena di cose d'arte. Insomma è uno di quegli uomini indipendenti di situazione e di pensiero il cui contributo riesce prezioso alla vita pubblica.

Ma le qualità personali dell'on. Toscanelli non gli hanno però impedito di presentare, in un momento di entusiasmo, un progetto, del quale nella sua equanimità vorrà consentire qui una critica franca. Dopo di essa, forse, il progetto potrebbe esser lasciato morire nei meandri della procedura parlamentare, dove ogni dimenticanza, in questo momento, sarebbe perdonata.

***

Il progetto ha due contenuti: uno di massima e uno tecnico. Il primo è: le *FF. SS.* (il che vuol dire lo Stato stesso) *si fanno costruttrici ed eventualmente esercenti di alberghi della categoria e per lo scopo indicato dal progetto.* Il secondo è: *gli alberghi sono di una speciale misura e tipo e in luoghi precisati.*

Tralascio qui di parlare del contenuto di massima. Il progetto è figlio primogenito di un'idea lanciata dal senatore Maggiorino Ferraris nella *Nuova Antologia* in un articolo cortesemente a me dedicato, in cui si propone la costruzione, per parte delle FF. SS., di 100 alberghi in città secondarie.

Su questo articolo tornerò in altra occasione. Esso merita una discussione non semplicemente incidentale. Ma l'articolo ebbe un'eco immediata nell'on. Toscanelli, che entusiasta dell'idea, propone di cominciare a tradurla in atto, almeno a sezione ridotta per ora, nei termini accennati dal suo progetto.

Sulla questione di massima, allo stato delle cose quale è oggi, si può immaginare se io pensi che sia opportuno che le **FF. SS.** impiantino alberghi, mentre non sanno neppur tenere i *buffets* delle stazioni!

Ma per quanto riguarda il progetto Toscanelli, voglio qui prescindere completamente da questa pregiudiziale, nella quale anche non tutti possono essere d'accordo (primi l'on. Maggiorino Ferraris e l'on. Toscanelli), e limitarmi all'esame della parte tecnica, in cui mi auguro di averli, a ragion veduta, essi pure consenzienti.

***

In primo luogo darò una semplice occhiata all'art. 3 del progetto. Suppongo che esso debba essere interpretato in questo senso: un Concorso a premi fra costruttori e architetti, dovrà servire a determinare i vari tipi di costruzione, a seconda delle esigenze locali, *in tesi di massima, non in tesi concreta luogo per luogo.* Cioè si chiederà al Concorso di trovare i migliori esempi per siti di pianura piuttosto che montani, per alberghi in centri o isolati, in luoghi salubri o malarici, forniti o no di servizi pubblici, ecc.

Chiedere al Concorso i progetti di costruzione *luogo per luogo*, non condurrebbe a conclusioni pratiche. Nessun architetto vorrà fare il viaggio a dodici località discentriche e malagevoli. Nè del resto una semplice visita potrebbe suggerire sufficienti elementi ad un ignaro delle assai disparate condizioni locali. Deve trattarsi di un *Concorso per tipi, non per casi singoli determinati.* Gli adattamenti dei tipi ai casi singoli potranno essere opera degli ingegneri ferroviari addetti ai settori ove gli alberghi dovrebbero sorgere.

Se il Concorso fosse diversamente impostato bisognerebbe conoscerne le basi per poterne giudicare l'opportunità. Certo esso si presta a far deviare un sano concetto, verso campi da cui esula ogni praticità anche nel riguardo economico.

***

Sull'art. 2 — salvo per quanto si riferisce all'esercizio ferroviario, che è questione di massima — osservo: la capacità media di 25 camere (da 20 a 30 dice il progetto) corrisponde a circa 35-40 ambienti. Poichè, salvo Potenza e Licata, gli alberghi sono tutti in luoghi fuori mano, debbono, pur ri-

spettando le regole d'igiene, essere informati a concetti di saggia economia. *Non si comprende perciò come ogni albergo debba costare in media 250.000 lire in preventivo, dunque almeno almeno 300.000 in consuntivo.*

Tenuto conto che le aree saranno di valore insignificante e che tutte le costruzioni sono sulle linee ferroviarie, un calcolo anche grossolano assegna a queste costruzioni un costo ben inferiore, computato anche l'arredamento, di cui però il progetto non parla. Risparmiare almeno un milione su tre, sarebbe la cosa più facile, a condizione di fare costruzioni e arredamenti opportunamente intonati.

La proposta dei tre milioni è quindi una spinta a fare dei palazzetti mobiliati lussuosamente. Perchè? Perchè l'inizio si vorrebbe fatto già col consiglio dello sperpero, anzichè con quello della più stretta economia? Forse che questa non renderebbe meno gravosa e meno inopportuna un'azione di Stato poichè risponderebbe a un successivo esercizio in condizioni economiche migliori?

Dunque, dato e non concesso (mi si perdoni tanta franchezza) che il progetto fosse accettabile, c'è già qui un grosso risparmio da fare.

***

Ma ciò che veramente colpisce nella proposta di legge è l'inopportunità della scelta dei luoghi. A me pare che la conoscenza delle località dovrebbe essere la base di proposte di questo genere perchè abbiano una possibilità commerciale. Infatti, supposto per un momento che le FF. SS. siano le più adatte costruttrici e le migliori esercenti d'albergo, bisogna pure ammettere che esse devono sottostare a quelle regole fondamentali di luogo e di misura, l'inosservanza delle quali è la morte certa a breve scadenza di qualsiasi impresa alberghiera.

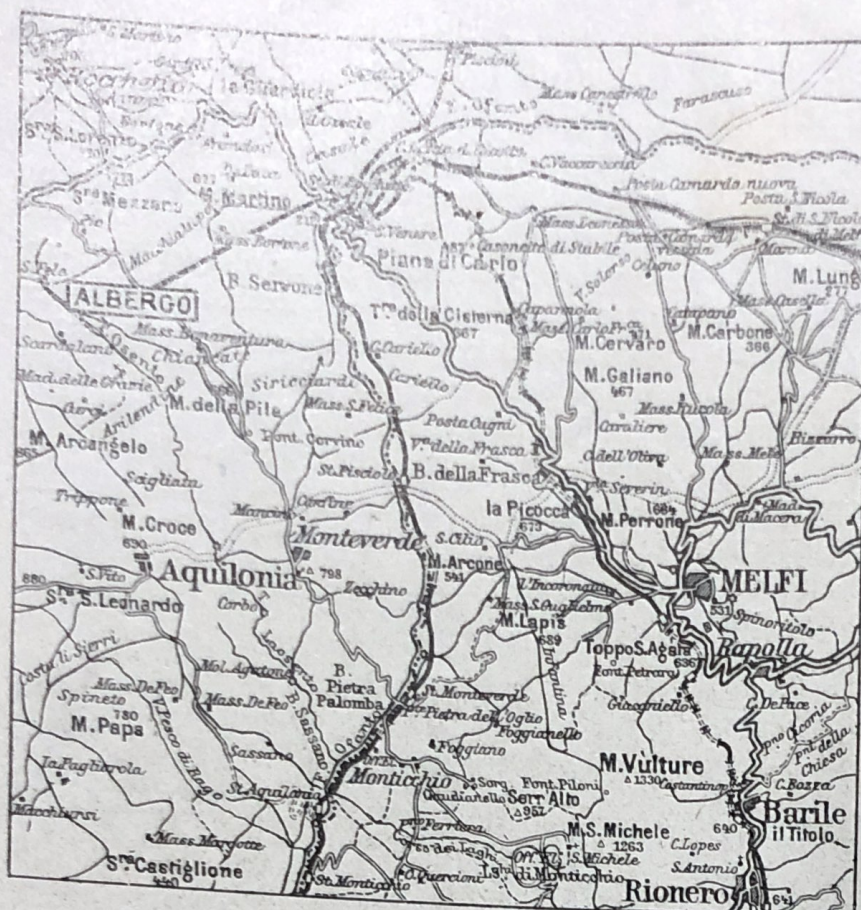
Esaminerò quindi qui brevemente per le dodici località indicate se veramente vi sia molto desiderabile e utile un albergo e la possibilità di sua vita economica.

1º ATTIGLIANO. È un paesucolo di 500 abitanti, pittoresco e sporco, sul Tevere, a 700 metri dalla stazione, senza il minimo interesse speciale. Verso il fiume, da due lati si affaccia a rocce di una quarantina di metri quasi a picco. Non ha altra comunicazione che colla stazione. È uno dei tanti mucchi di casette che allietano il paesaggio ferroviario tra Chiusi e Orte. La stazioncina, come tutte le altre che vengono prima e dopo, è perfettamente insignificante, ed è nota soltanto perchè a piccola distanza da essa si innesta la linea di interesse locale Attigliano-Viterbo (km. 40) di scarso movimento, che fa capo a Viterbo, il centro — e centro unico — commerciale, artistico e storico della regione. Ma ad Attigliano o nei dintorni non vi è alcun motivo di sosta. È noto d'altronde che i turisti, italiani o

ATTIGLIANO.

stranieri, vanno a Viterbo di preferenza, anzi esclusivamente, da Roma, per molte ragioni che è qui ozioso ricordare, tranne una, la visita a Bracciano. È chiaro che poichè la stazione di Attigliano non è che il punto di congiunzione del servizio locale coi diretti Roma-Firenze, si tratta semplicemente di organizzarvi delle buone coincidenze da e per Viterbo. Non è questione di alberghi ma di orari.

Un albergo di 25 camere (quaranta letti, trecentomila lire, una ventina di mille lire di tasse) sarebbe sempre vuoto ed in fallimento.

2º ROCCHETTA S. ANTONIO. Il paese è a km. 14 dalla stazione, sulla montagna all'altitudine di 600 m. È affatto insignificante: qualche rudere della rocca antica, qualche scarso avanzo e un chiesone moderno costoso e senz'arte. È una macchietta, come tante altre, nel solitario paesaggio.

ROCCHETTA S. ANTONIO.

La stazione è al punto — totalmente deserto e infossato a circa 220 m. nella stretta dell'Ofanto (qui presso è un ponte romano, detto di Santa Venere) ove la linea, proveniente da Foggia (km. 50), si tripartisce per Avellino, per Potenza e per Taranto. Il tronco per Avellino non tocca una sola località di interesse turistico o commerciale. Quello per Taranto passa per alcune di quelle cittadine o meglio grandi borgate agricole delle Puglie, dove vanno i compratori di vino, di olio, di derrate. Quello per Potenza non serve alcun luogo commerciale, tranne Melfi, cittadina che però ha una stazione propria a 1 km. dall'abitato.

Un punto turisticamente interessante è il Vúlture, coi boschi, il duplice laghetto, le fonti salutari di Monticchio e il panorama magnifico sulla valle dell'Ofanto. Ma il Vulture si sale (benchè raramente) dalle stazioni di Melfi, di Rionero o di Monteverde, mai dalla stazione di Rocchetta S. Antonio.

E dunque a cosa servirebbe un albergo di 25 camere alla stazione di Rocchetta? Anche a Rocchetta è perciò questione puramente d'orari, non di alberghi. E siccome si deve riconoscere una certa difficoltà a collegare, in un nodo di quattro linee, il rapido raccordo dei treni, sarà questione di un *buffet* dove si possa mangiare bene (quello di Rocchetta è abbastanza buono) e tutt'al più di qualche paio di camere, come più avanti sarà detto, per qualche caso eccezionale. Un albergo sarebbe sempre vuoto e perciò in fallimento permanente. Inoltre non rappresenterebbe neppure un servizio di qualche utilità.

3° POTENZA. Potenza ha due stazioni; certo il progetto di legge si riferisce a quella denominata Potenza Inferiore. Ma perchè ivi un albergo, anzi un albergo ragguardevole? La stazione è giù, presso il Bradano e dista 30 min. dalla città, che la domina da circa 120 m. Sono precisamente due chilometri e trecento metri fino a Piazza 18 Agosto, e molto meno per le accorciatoie, con pronti servizi di omnibus e carrozzelle. Col tempo potrà maturarvi una funicolaretta. Parecchi fabbricati fiancheggiano la strada, tra i quali l'officina elettrica. Gli affari si fanno naturalmente in città, e tutta la vita locale è racchiusa in città, non fuori. L'abitato non ha particolare interesse turistico, ma, se mai, quello della bellissima vista, che si gode da parecchi punti, non però dalla stazione, che è in basso.

Potenza, dove vi è un paio di alberghi appena tollerabili, certamente si avvantaggerebbe di un buon campione d'albergo, ma non alla stazione, come vorrebbe il progetto e non di un albergo di 300.000 lire. Alla stazione c'è un *buffet*, abbastanza buono, che ha anche qualche camera. Non occorre di più; va solo perfezionato nelle camere. Restano per questo albergo (uno dei due soli discutibili seriamente nel progetto — l'altro è Licata —) le considerazioni di massima, che esulano da questi rilievi quasi puramente di geografia commerciale.

4° PESTO. A Pesto si trovano le magnifiche rovine che tutti conosciamo. Esse sono contigue alla stazione e si compongono, oltre che dei tre templi grandiosi, di una cinta estesa dell'antica città.

Una visita alla svelta si compie in un'ora:

fatta con attenzione esige una o due ore di più. La pianura di Pesto è una delle più malariche, per quanto lo sia alquanto meno ora, per effetto delle colture agricole. Ma

PESTO.

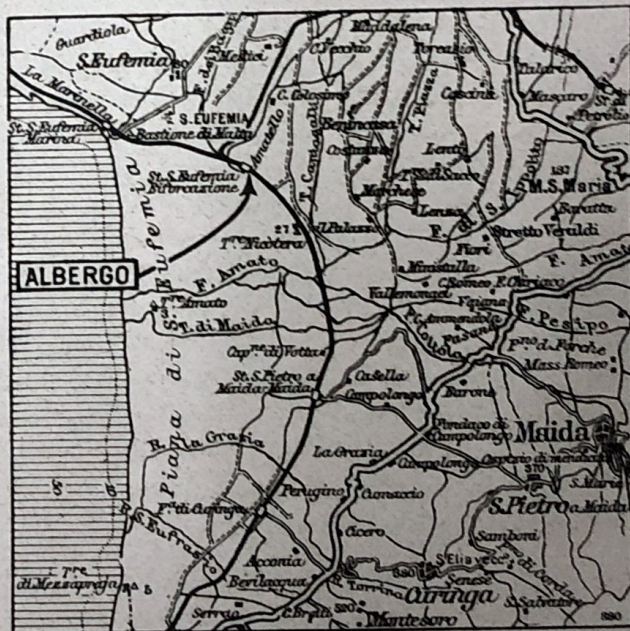
per sette mesi all'anno — da aprile a dicembre — nessun turista, — e là non vanno che turisti, — vorrebbe passarvi più del poco tempo necessario alla visita delle rovine. In alcuni di questi mesi è davvero poco indicato di andare a Pesto.

Fuori di Pesto nulla, tranne la pianura desolata del Sele, piena di poesia per chi la sa intendere, con le sue pozze melmose dove i bufali scuotono le nere groppe, con le sue macchie inestricabili, brulicanti di ogni sorta d'insetti. Io la descrissi una volta questa pianura, pieno d'ammirazione per il quadro selvaggio di cui penetrai il suggestivo silenzio, non dal finestrino ferroviario, nè dalla trasvolante automobile, bensì dalla visita in bicicletta. Ma chi oserebbe suggerire un albergo a Pesto, quando i treni per la Calabria e quelli per Napoli sembrano fatti apposta per concedervi, senza code spiacevoli, il breve soggiorno, necessario ad esaurire quanto di Pesto deve essere veduto?

Il male si è che la visita oggi si vuol fare, il più spesso, con andata e ritorno, da Napoli in un giorno, il che è piuttosto faticoso per la lunghezza (km. 94), mentre non sempre gli orari sono molto comodi. Ma questo inconveniente trova il suo rimedio in un più razionale itinerario: qual'è quel turista *disposto a fermarsi un giorno a Pesto* e che invece non preferirà di pernottare a Salerno? Ciò è ben più ragionevole e piacevole e interessante che dormire a Pesto. E allora la gita da Salerno riesce non affaticante (km. 40). Il turista che non vuol dormire a Salerno perchè ha fretta, tanto meno dormirà a Pesto. Del resto la sempre maggiore frequenza e rapidità di treni, renderà, in progresso di tempo, più breve la gita.

Ciò che occorre invece a Pesto è un ristorante diverso, ma parecchio diverso, da quello che è nel bugigattolo attuale. Ciò basterebbe perfettamente. La pianura di Pesto per molti, moltissimi anni ancora, sarà inabitabile. Un albergo non ha ragione di esservi; una clientela apprezzabile non saprebbe di sicuro sormontare la giusta repulsione per un luogo igienicamente così mal famato. L'albergo vi sarebbe in perpetuo fallimento.

5° SANT'EUFEMIA. È un paesino miserabile e insignificante, così piccolo (ha un centinaio di abitanti) da non riuscire quasi neppure ad essere pittoresco, come tutti i suoi confratelli calabresi.

A tre chilometri da questo gruppetto di

SANT' EUFEMIA.

case vi è la stazione di S. Eufemia Marina. Ma non è a questa che il progetto si riferisce, bensì all'altra, ancor più lontana da ogni consorzio umano (viene quattro chilometri più avanti), all'innesto della linea per Catanzaro sulla Eboli-Reggio e che si chiama Sant'Eufemia-Biforcazione. Essa è al

principio, ma già in pieno, di quella atrocemente malarica piana, ove sbocca l'Amato col suo triste corteo di acque vaganti, ove nessun viaggiatore, per nove mesi all'anno, vorrebbe fermarsi un giorno e tanto meno pernottare, se non assolutamente costrettovi.

Ma la necessità impellente di fermarvisi, quella che sola potrebbe determinare l'opportunità di un albergo, si verifica essa in una misura che, anche lontanamente, giustifichi la costruzione proposta? Certo che no. Nessuno si ferma mai a Sant'Eufemia, non solo perchè non vi si può stare, ma perchè non c'è ragione di trattenervisi. Non il turista, che nulla vi ha da vedere; non l'uomo d'affari, che gli affari propri li avrà in paesi lungo la linea (pochi paesi e commercialmente poco importanti) dove andrà naturalmente a far capo. Sant'Eufemia è un bivio puro e semplice, senza case, senza commerci; neppure una sola carrozzabile se ne dirama! Neppur la carrozzabile litoranea vi passa, non perchè passi a qualche distanza, ma semplicemente perchè di litoranea qui non ce n'è. Anche ferroviariamente si è provvisto secondo suggeriva il sito: da Napoli partono per Catanzaro carrozze ferroviarie dirette, che alla biforcazione vengono staccate dai treni per Reggio e attaccate a quelli, che subito si formano per Catanzaro e viceversa vetture dirette partono per Napoli.

E qui si vorrebbe fare un albergo? Ma per chi? La pianura dell'Amato non sarà redenta dalla malaria, qualunque opera si faccia, per vari decenni. Necessariamente ora disabitata, lo rimarrà chissà fino a quando. Un albergo qui sarebbe in perpetuo fallimento. Esso non sarebbe del resto neppur utile. Anche qui basterebbe un *buffet* modesto, per quei treni che non avessero immediata coincidenza: eventualmente, come è detto più avanti, un paio di camere per casi eccezionali e null'altro.

6° PIZZO. È all'estremità meridionale della piana sopraddetta presso lo sbocco dell'Angitola, ma in luogo salubre. Dalla sua altura (è a un centinaio di metri sul mare) si ha un meraviglioso panorama dell'arco di spiaggia contornato di monti, da Briático a Santa Eufemia e ben oltre.

Pizzo ha un bellissimo cimitero, gli avanzi di un piccolo castello, cui rimangono i ricordi di Murat, non il suo corpo. Da una parte la tonnara dell'Angitola, a non grande distanza, dall'altra il pittoresco porticciuolo di Santa Venere. Nel giugno vi si vede la curiosa pesca del pesce spada... e basta.

PIZZO.

E basta questo a giustificare un albergo ferroviario, a Pizzo piuttosto che altrove, nelle altre numerose stazioni della costa calabrese, tutte altrettanto prive di soggiornanti? Pizzo non è luogo di residenza temporanea per sè. È soltanto luogo di qualche transito per Monteleone e per altri paesi minori dell'interno: ma a Pizzo si avevano, anteguerra, cinque coppie di corse giornaliere d'auto pubblica per accentrarvi ai treni o discentrarne, i viaggiatori, di cui nessuno ha motivo di fermarsi, salvo, si capisce, qualche caso particolare.

Un albergo a Pizzo (un albergo di 25 camere, cioè di circa 40 letti!) sarebbe anch'esso in perpetuo fallimento.

7° METAPONTO. È una stazione di pochissima importanza, all'innesto sulla ferrovia litoranea Jonica (Taranto-Reggio) della linea per Potenza e Napoli. È a 2 km. dal mare, da cui lo separa una fascia di tumuleti cespugliati, a uno e mezzo dai meandri del Basento, a tre e mezzo da quelli del Bradano, nel punto più basso della vasta pianura alluvionale, che digrada dalle colline basilische al mare. Questa pianura è del tutto deserta. Gli abitati più prossimi, disseminati sulle falde dei colli, già alquanto lontani, sono Pisticci a c. 27 km., Bernalda a 13 km., Montescaglioso a c. 39 km., Ginosa a c. 52 km. Questi luoghi già discosti

sono a loro volta di inenarrabile povertà, privi di ogni possibilità attuale o prossima di redenzione turistica e anche commerciale.

METAPONTO.

La pianura, per giunta, è eminentemente malarica. Sono io forse pessimista nel precisare crudamente questa nota di demerito, per una località proposta per un considerevole albergo? Ecco qui una giustificazione ufficiale: « Nella pianura metapontina una bonifica idraulica sta compiendosi, ma il vantaggio, che da essa deriverà all'igiene del territorio, sarà pressochè nullo, dato che la malaria è connessa allo sregolato corso del Bradano ». Queste scure parole sono della Relazione del Comitato Tecnico per gli studi di progetti per l'irrigazione delle Puglie e della Basilicata, di data assai recente: 15 ottobre 1917.

Più volte ho attraversato questa pianura, ma una in modo così caratteristico che ne posso ben parlare, per dedurne poi le prospettive di utilità e di vita economica di un albergo a Metaponto.

Partii di gran mattino da Taranto in bicicletta, col programma di andare a Metaponto (una cinquantina di chilometri) correndo sulla riva bassissima di arena fina del mare, in quella fascia larga un paio di metri, che è bagnata dall'impercettibile risacca quando le acque sono quasi immote. I toscani della Maremma chiamano « batticina » questa stretta zona ove la gomma non affonda: è un po' faticosa per l'attrito ma vi si va con morbidezza deliziosa. Ma, nella notte, si era cominciato a levare uno scirocco che, rinfrescando sempre più, dopo qualche decina di chilometri mi guastò il programma, poichè l'onda saliva sulla spiaggia. Dovetti andare dapprima macchina a mano, sul bagnato, in faticosa sinusoide, poi francamente scostarmi dall'acqua e camminare senz'altro nella sabbia asciutta. Le dune sono tremende per affaticare. Il sole, già alto, bruciava, e neppure mi era possibile ripararmi un po' (era il colmo dell'estate) sotto i lentischi, i tamarici, i cisti che coronano i tumuleti. Ivi il ronzio — ma che dico, il ronzio? — il rumore di mosche, mosconi, vespe, calabroni, di grossi coleotteri, il volteggiare di lepidotteri, non tutti leggiadri, anzi alcuni dal grosso ventre schifoso, l'infinità di ragni e di lumache, le chiazze dei piccoli stagni ove brulicava ogni sorta d'insetti a me sconosciuti, il fruscio sinistro di lucertole, di ramarri, di bisce fuggenti dinanzi a me, faceva ribrezzo. Impossibile difendersi dalle formiche, che salivano lungo le gambe quando mettevo il piede in certi mucchi da disgradare quelli delle termiti. Impossibile difendersi dalla puntura delle zanzare. Alcuni fiumi attraversano la pianura: ogni volta dovevo risalire al ponte della ferrovia per valicarli, per ridiscendere poi sull'inospitale terreno, ove almeno il vento non mi flagellava.

Questo fu il mio arrivo a Metaponto, dopo ore di fatica estenuante e sgradevole. Eppure, a un tratto, l'impressione di stanchezza e di disgusto fu soffocata dalla pietà per quattro disgraziati che, seduti su una panca della stazione, aspettavano il treno per andare all'ospedale di Potenza. Mai vidi figure più emaciate dalla febbre, occhi più gialli e lucenti, mascelle che battessero come quelle il triste parossismo dell'accesso malarico. A distanza di anni ne serbo un ricordo di terrore.

Rifocillatomi al *buffet,* andai a visitare quanto si deve vedere a Metaponto: gli avanzi un po' secondari del tempio di Apollo, a 20 minuti, e quelli splendidi detti « le Tavole Paladine »; magnifici cimeli della presunta antica Metaponto. Bel nome, legato a quello di Pitagora, che, si dice, vi fu seppellito. Ma nulla resta pel turista, poichè già nel secondo secolo Metaponto non era più abitata. A qualche centinaio di metri scorre il Bradano: sulla ripa di questo scavai una

mattonella con una bella greca, che ancora conservo.

Ma fatta questa visita, che fra andata e ritorno, dura, a piedi, due ore e mezzo, chi vorrebbe soggiornare a Metaponto un momento più del necessario? Anche qui è puramente questione di orari, non di alberghi. Un albergo sarebbe in perpetuo fallimento. Questo ritornello può forse stancare. Ma si tratta di salvare tre milioni.

SIBARI.

8° SIBARI. Incomprensibile è pure la proposta di un albergo a Sibari, stazione altrettanto isolata e non meno povera di Metaponto, ma dove non c'è neppur nulla, neanche una rovina meschinella. Il nome stesso è soltanto una riesumazione. Il luogo, privo affatto di qualsiasi abitato, si chiamava Buffaloria: piacque chiamare sonoramente la stazione Sibari, perchè nelle vicinanze dovette esservi l'antica città.

Ma non per nulla questa, fondata nel '700 av. C., già nel 510 veniva dai crotonesi definitivamente distrutta: nulla assolutamente ne rimane pel turista, tranne la memoria. Quindi non c'è neppur nulla da vedere. La stazione è semplicemente una necessità ferroviaria, al bivio del tronco per Cosenza, nella vasta pianura a macchie e paludi, dove sbocca il Crati, terribilmente solitaria, terribilmente malarica, terribilmente priva di ogni cosa, che non sia conseguenza del regime disordinato di acque rovinose.

La vista, a distanza, sì, è magnifica. Una cerchia di colline a mezzodì verso la Sila lontana e di monti dirupati a settentrione, sulla costiera dolomitica del Pollino e la serra Dolcedorme, chiudono la verde pianura. Più bello assai, anzi meraviglioso è attraversare questa gran vallata del Coscile e del Crati, scendendo da Castrovillari e risalendo a Spezzano, quando in distanza, a oriente, sulla bassa, lenta spiaggia arenosa di Sibari il mare posa a festoni le schiume, come bianche ghirlande. Ma per questa solitudine attraente e perniciosa, per questo minaccioso invito così bello a distanza, così insidioso da vicino, si dovrà fare un albergo che costi 300.000 lire d'impianto — e quanto di esercizio?

Il contribuente italiano può ben chiedere quale concetto, non dico economico, ma neppure politico, possa giustificare questa proposta!

9° CATANZARO MARINA. Catanzaro Marina ha un movimento di viaggiatori limitato, quando se ne escluda chi va e viene dalla città giornalmente per affari locali e non usa perciò albergo, ma ristorante — quando l'usa. La Marina, a 13 chilometri dalla città, naturalmente, è malarica e la stazione non serve che come punto di diramazione per Catanzaro e per il litorale tirreno. Intorno ad essa vi è un certo numero di abitazioni (2000 ab.). Ma la vera stazione di Catanzaro (detta Catanzaro Sala) è a 9 km. da Catanzaro Marina e a 4 dalla città (piazza Roma), alla quale è congiunta da un tram (35 centesimi) a frequenti corse. In sostanza, Catan-

CATANZARO MARINA.

zaro Marina non è che una stazione di biforcazione della litoranea jonica, ove nessun viaggiatore, salvo casi particolari, ha motivo di fermarsi. Chi vi giunge ne fugge subito per ragioni di comodità complessive e d'igiene, ma soprattutto d'affari e sale alla città, ove trova alberghi (due abbastanza buoni), caffè, teatro, negozi, e, insomma, la vita civile e il motivo d'affari, di riposo o di svago — per fermarsi.

Chi mai resterà alla Marina? Anche qui, come negli altri siti, un albergo sarebbe in perpetuo fallimento. La questione non è di alberghi, ma di orario e di *buffet* e, se mai, con qualche camera, per casi eccezionali, come si dirà sotto.

10° SANTA CATERINA XIRBI. Questa proposta rientra nel concetto di costruire alberghi ai nodi ferroviari, che sembra essere stata la base dell'ideatore del progetto di legge.

Santa Caterina Villarmosa è un grosso paese di nessunissimo interesse o importanza a 13 chilometri dalla stazione. Xirbi (si pronuncia presso a poco Scirbi, come generalmente suona l'x iniziale di parecchi nomi siculi) è il nome della campagna ov'è la stazione, ove ora si è formato un piccolo nucleo di 300 abitanti, che costituisce una delle frazioni di Caltanissetta. Ma la stazione di Santa Caterina Xirbi nulla ha da fare con Caltanissetta, che ne dista 7 km. La città

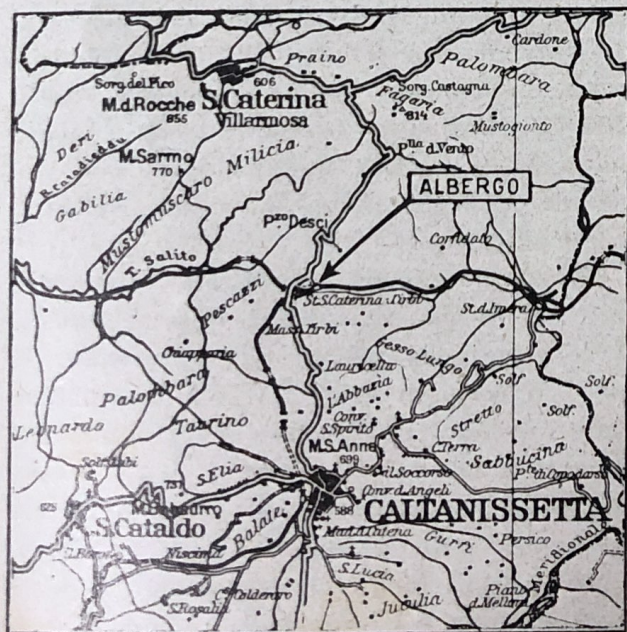
SANTA CATERINA XIRBI.

ha una stazione propria, contigua all'abitato e perfettamente organizzata, e, neanche a farlo apposta, è la città che nell'interno della Sicilia è giusto riporti la palma per avere, presso a poco unica, un bellissimo albergo, ottimamente tenuto, il Grand Hôtel Concordia. Poichè è buono davvero gli faccio volontieri la pubblicità gratuita.

Alla povera e solitaria stazione di Santa Caterina Xirbi, priva di ogni movimento proprio di persone, si congiungono le tre linee per Girgenti, per Palermo e per Catania. Quale significato ha tale congiunzione nei rapporti di una fermata dei viaggiatori? Nessuno. È una stazione di transito. I viaggiatori scendono da un treno per salire nell'altro e se ne vanno. E se i treni non fossero combinati così, dovrebbero esserlo. E se non fosse possibile ottenere la combinazione per difficoltà d'orari, tutto si ridurrà ad attendere qualche mezz'ora o alla peggio, qualche ora.

Quindi l'opportunità sarà di un buon *buffet*, non di un albergo di 300.000 lire, e, se mai, al *buffet* si potrà aggiungere, per i casi eccezionali, qualche camera, come sotto sarà indicato. Diciamo ancora una volta: un albergo in tal luogo sarebbe perpetuamente in fallimento.

11° LICATA. La piccola città, che guarda il mare libico ed è posta lungo una ferrovia di piccola comunicazione, punto frequentata da viaggiatori, è un centro importante per l'imbarco di vini e di zolfo, ma ciò non ha modificato abitudini complessive assai arretrate dal punto di vista turistico e meriterebbe senza dubbio un albergo migliore di quello che ha, purchè si tratti di un albergo... ragionevole. Nè certo potrebbe essere ritenuto tale, perchè assai sproporzionato, uno di 300.000 lire.

Licata esce, come Potenza, dal quadro degli altri dieci alberghi proposti, per entrare in tutt'altra categoria: quella per la quale io ne «Gli insegnamenti di un viaggio» e ne «La lega dei malcontenti» invocai un migliore avvenire in pro della Sicilia. Non stanno, contro l'albergo a Licata, gli argomenti d'isolamento portati contro gli altri: stanno però argomenti d'altra natura, che, nel secondo dei due articoli citati, (che in

sostanza furono da lontano i motori della proposta Toscanelli attraverso la proposta Maggiorino Ferraris) ho esposti genericamente con sufficiente chiarezza perchè ne riporti qui testualmene una parte, in opposizione ad un albergo di 300.000 lire a Licata.

« L'idea di aprire di getto alberghi importanti in luoghi poveri, è un'illusione che ha già condotto molti al fallimento. Salvo in località di eccezione e in specialissime condizioni che solo una grande esperienza professionale può valutare con sicurezza, si può ben essere certi che si impianterebbero altrettante aziende destinate a rovina sicura.

« Nel fatto, solo gradualmente si può giungere a più larghi destini alberghieri. Dallo stato di inesistenza o, per meglio dire, da certe esistenze ributtanti attuali, sarebbe facile passare invece dappertutto a una situazione tollerabile e in seguito, ma sempre per gradi, ad un miglior assetto ».

Proporre senz'altro un albergo di 300.000 lire a Licata, è votarlo alla morte. Troppo scarsa clientela e in gran parte anche disadatta, se ne varrebbe, perchè simile impresa potesse resistere. Basterebbe per ora, giovandosi di edifici già esistenti e che non mancano affatto, spendere la decima parte. Sì, per ora basterebbe. L'albergatore allora guadagnerebbe, invece di perdere. Non è facendo perdere che si instaura l'industria alberghiera nè grande nè piccola. È facendo guadagnare.

Domandi l'on. Toscanelli a un albergatore onesto e capace, che conosca Licata, se avrebbe il coraggio di assumere l'esercizio per dieci anni di un albergo di 300.000 lire, *fornendo una garanzia materiale e sicura di buon servizio e di mantenimento del contratto?* Metto pegno che non troverebbe alcuno, perchè nessuno vorrebbe lavorare dieci anni, per rimettervi del proprio, regolarmente ogni anno, le somme notevoli necessarie a mantenere un albergo di 25 camere, in luogo dove si può ben essere sicuri che la clientela neppur lontanamente corrisponde in quantità. Intendiamoci bene, perchè questo è il nodo: ho detto che l'assuntore dovrebbe essere persona onesta e capace, ma anche che dovrebbe fornire *garanzie materiali sicure*. Dovrebbe, se le cose vanno male, rimetterci del proprio: non andarsene puramente e semplicemente, come fanno quelli che « hanno la casa in testa » e lasciare che lo Stato continui a perdere... per conto dei contribuenti.

Vuole piuttosto chi legge qui avere un'idea pratica della strada che ancor resta a luoghi come Licata, prima che vi si giustifichi l'impianto di alberghi di 300.000 lire?

Ecco: vi passai nel luglio del 1916, a piedi, io, il mio compagno di viaggio, uno dei due meccanici, dietro e intorno all'automobile, condotta a passo d'uomo dall'altro meccanico, per difendere i parafanghi, le gomme, il serbatoio dai grappoli di ragazzi, che vi si attaccavano con inaudita indifferenza a salve di scappellotti. La gente non guardava neppure, lasciava fare gli uni e gli altri. Noi traversammo così, in aspetto tragicomico, la città per andarcene dall'altra parte, passando il Salso.

Licata si appoggia da un lato al Salso, ivi poco largo. Due ponti sono uno accanto all'altro, l'uno della ferrovia, l'altro carrozzabile. Questo era caduto, per un'alluvione, quattro o cinque mesi prima. Non si vedeva ancora il più piccolo principio di riparazione! In un giorno si sarebbe potuta fare una passerella per pedoni, in una settimana un ponte per veicoli. Pedoni e animali passavano sul ponte ferroviario: i veicoli no, perchè era proibito. Ed è l'unica strada: metà del territorio, tutto coltivato, è dall'altra parte! Il ponte più prossimo che permetta di riprendere la strada del litorale obbliga a un supplemento di 62 chilometri! Vale a dire che da quattro o cinque mesi si faceva senza di qualunque comunicazione con veicoli di qualsiasi qualità, con metà della regione circostante.

Ebbene, leggendo il progetto Toscanelli mi è venuto vaghezza di sapere come stavano le cose ora, dopo 22 mesi dall'alluvione. Io ero ben certo di avere da colà una notizia caratteristica: eccola, per telegramma del 30 novembre: *la ricostruzione non è ancora incominciata! Si passa ancora sulle travate ferroviarie dalle 9 alle 15 e dalle 22 alle 5!* E in codesto luogo, dove possono accadere di tali fatti, si vorrebbe un albergo di 300.000 lire.

12° CALATAFIMI. Quando ne «Gli insegnamenti di un viaggio» scrissi che a Calatafimi, luogo di 12.000 abitanti, dovetti alla cortesia di un signore del sito di poter comperare delle uova per farmele poi cucinare in una pessima osteria, constatai anche per colà, con uno dei numerosi esempi citati in quell'articolo (che ha sempre un'eco vivissima tant'è giusto e pratico e sincero), la deficienza generale dell'organizzazione alberghiera siciliana fuori dei grandi centri.

Ma questo non vuole dire che Calatafimi

CALATAFIMI.

sia un luogo dove debbasi fondare, con un mezzo artificiale come l'intervento di Stato, un albergo di una notevole importanza. Là, come in ogni altro sito, dovrebbe esservi un alberghetto adatto alle locali probabilità modeste di clientela, proporzionato alle possibilità economiche del luogo, ma, anche se piccolo, tenuto con pulizia e buon servizio (la pulizia e il buon servizio dovrebbero essere connessi a qualsiasi albergo, anche se di due o tre camere). Ma è insano pensare di creare là o altrove un albergo troppo sproporzionato ai bisogni. Sarebbe iniziare un affare morto già prima di nascere.

Ora, cosa propone il progetto per Calatafimi? Un albergo di 300.000 lire, che dovrebbe essere alla stazione. La stazione — che più precisamente si chiama di Alcamo-Calatafimi — è a km. 9 dal paese, nel fondo delle ondulazioni collinose ove passa la linea Palermo-Trapani, in un luogo completamente solitario: non una sola casa nei dintorni. La stazione non ha alcuna importanza nè di passeggeri, nè commerciale. Serve quasi soltanto a prendere e a lasciare i pochissimi viaggiatori che vanno o vengono in carrozzella o carretto da Calatafimi (2 ore) e i più numerosi da Alcamo.

A che servirebbe un albergo alla stazioncina? A nulla di nulla.

E vediamolo. Forse al paese di Calatafimi? Al paese, tranne l'aspetto pittoresco e lo splendido panorama dal prossimo vecchio castello, non c'è affatto motivo di fermata. Io ho deplorato che non vi si possa mangiare, nè bere, nè dormire, ma ciò indica la deficienza di un alberghetto adatto, non di un albergo che, se deve costare trecentomila lire, è un albergo sul serio e per ben altri luoghi.

Ma si potrà obiettare: e... Garibaldi? Si c'è l'Ossario ai caduti garibaldini, ma esso non è al paese: è a 4 km. La strada per accedervi non è affatto comoda; per la lunga salita occorrono tre ore dalla stazione e 1 ora dal paese. La vista vi è stupenda, i ricordi commoventi. Ma abbiamo noi veduto sorgere degli alberghi, sebbene siano in ben più favorevoli circostanze, agli Ossari di Montebello, di Magenta, di Solferino, di San Martino?

Il Touring non può essere accusato di tiepidezza per la tomba di tanti prodi, esso che vi condusse — suoi ospiti — 102 gloriosi superstiti dei Mille, con un corteo di 400 accompagnatori, in pio pellegrinaggio nel cinquantenario della spedizione di Marsala.

In quell'occasione chi scrive qui, dopo il discorso tenuto davanti al campo di battaglia dalla gradinata del monumento da Giuseppe Cesare Abba, ebbe l'onore di ringraziarlo e di consegnargli con un abbraccio una medaglia, omaggio riconoscente del Touring. Ma questa significativa dimostrazione consente più liberamente a me di affermare, che se l'idealità condusse il Touring colà così solennemente, questo stesso Touring è pur competente, da un punto di vista tecnico, a giudicare che un albergo come il previsto, a Calatafimi o alla stazione

di Calatafimi o all'Ossario sarebbe semplicemente un non senso.

Ma forse si potrà dire che l'albergo di Calatafimi servirebbe anche per Segesta? No, ciò sarebbe irrazionalissimo. Da Calatafimi o dalla stazione si può bensì andare a Segesta, ma con spesa notevole, con percorso lunghissimo e con incomodità palese. Per Segesta l'albergo dovrebbe essere, se mai, presso il tempio, dove non è escluso che possa crearsi un sufficiente movimento turistico, a condizione di costruire anche la carrozzabile dalla Gaggera. Segesta è in una magnifica posizione e la solennità del tempio vicino basterebbe come attrazione locale. Ma rimane ancora da esaminare se esistono altri coefficienti assolutamente necessari: per esempio, se si può lassù trovare dell'acqua potabile.

***

Dopo questa rapida rivista che resta del progetto? Io mi lusingo di aver salvato i tre milioni. Ma forse essi sarebbero già stati messi in sicuro dallo stesso proponente che, dopo il primo slancio di entusiasmo, per svolgere il proprio progetto l'avrebbe ristudiato, e, di fronte a più maturo esame, se ne sarebbe ritratto.

Ma prima di chiudere, a tante note negative voglio aggiungerne alcune positive. A un buon socio della Lega dei Malcontenti non è permesso di soltanto demolire, esso deve altresì ricostruire.

Forse che debbono ritenersi inutili migliori condizioni di conforto nelle località di cui qui si è parlato? No, di sicuro. Ciò sarebbe del tutto in disaccordo col mio e col pensiero di tutti. Ben vengano i miglioramenti, non si cerca altro!

Ma occorre dire ben forte e ben chiaro, che vana pretesa è chiedere miracoli all'industria alberghiera come a qualsiasi altra. E miracolo sarebbe se essa dovesse esercire alberghi senza clienti.

Bisogna pure anche dire, non meno alto e chiaro, che cattivo consiglio, quando non vi siano ragioni impellenti, assolutamente indiscutibili, di necessità materiale o politica, è suggerire allo Stato che esso impieghi il denaro dei contribuenti in modo evidentemente disastroso.

Lo sviluppo dell'industria alberghiera in qualunque suo grado, è come quello di ogni industria, collegato alla possibilità di equi compensi. Le deplorazioni de «Gli insegnamenti di un viaggio», che prendo qui solo come indice di critiche in cui tutti consentono, sono di ordine pratico e giustificato. Ma non si può pensare di rimediare a deficienze complesse, profonde, antiche, con progetti economico-industriali privi di contenuto pratico.

Dolersi delle cimici e delle mosche, della biancheria macchiata e della sporcizia del servizio è un diritto: tutto ciò deve e può venir cambiato. Dovere dei pessimi piccoli albergatori e loro possibilità anche economica, è il provvedere con graduali miglioramenti, con una elevazione graduale, corollario di un bene inteso proprio interesse. La pulizia si può richiedere da un po' più di istruzione, ed eventualmente la si può anche imporre col chiedere allo Stato (qui si, lo Stato!) che faccia osservare coercitivamente i precetti più elementari dell'igiene. Anche il buon servizio viene dall'istruzione e si può insegnare colla propaganda, con le scuole professionali (qui si, lo Stato!). Ma quando si vuol andar oltre e si chiede che lo Stato diventi albergatore, allora bisogna pur ascoltare anche chi sa esprimersi solo pedestremente, come i piccoli uomini d'affari (però per ora si tratta già di risparmiare tre milioni... con coda) e meditare se non sia vero, che dove bastano 4 camere non se ne possono ragionevolmente proporre o pretendere 25, e che dove basta un ristorante, non occorre un albergo e tanto meno di notevole entità.

***

In molti dei casi concreti, proposti dal progetto di legge, bastano al posto degli alberghi i rimaneggiamenti d'orari (effettivamente pochi e di lieve portata; gli orari sono già press'a poco buoni), e la creazione di *buffets* adeguati, o per meglio dire una maggior cura per i *buffets* già esistenti.

In alcuni casi poi è utile che a questi *buffets* siano unite due o tre o quattro camere, ciò che è ben diverso dal fare un albergo. Le camere serviranno però soltanto

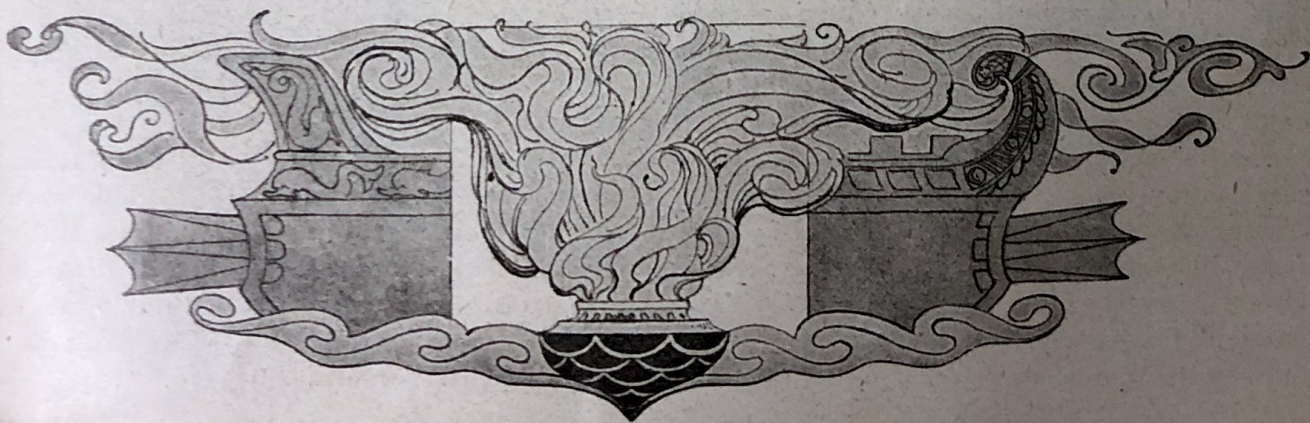
per i casi eccezionali, poichè abbiamo dimostrato che, in massima, nessuno si fermerà ai *buffets* segnalati.

Ma tali camere — e questo è un punto essenziale — dovrebbero essere tenute in ben altro modo di quanto s'usa! Eppure far tener bene tre o quattro ambienti, costerebbe, come si capisce, enormemente meno che istituire un albergo: una distanza telescopica! Si pensi che un albergo di 300.000 lire rappresenta già, suppergiù, un canone annuo di circa 20.000 lire per le sole tasse!

Non esistono già forse dei *buffets* che già fanno questo piccolo servizio complementare di alloggio a sezione ridotta? Sì, e proprio Metaponto, Sibari e Potenza sono di questo numero. Ma non si potrebbe avere facilmente molto meglio di quanto essi offrono? A Sibari, per esempio, affiancato alla stazione vi è il così detto ristorante (per nulla famoso davvero!) in locali, salvo l'addobbo, discreti. Ma se questi non bastassero, non vi sono ora le graziose dodici casette erette pei ferrovieri? Sono piccoli dadi isolati: tre finestre di fronte, due di fianco, tetto piano: dei giocattoli, come si vede, rispetto a un albergo di 300.000 lire. Non è adattabile una di queste nuove casette, o parte di essa, come piccola valvola al *buffet?*

Abbiamo degli esempi degni di considerazione in campi similari, dove però funziona non l'interesse materiale da parte di chi deve tenere le camere, ma la paura di conseguenze disciplinari se queste sono mal tenute. Mi riferisco ad un non trascurabile numero di case cantoniere stradali, sparse su certe nazionali e su certe provinciali molto solitarie. Al cantoniere è fatto obbligo di tenere a disposizione degli ingegneri della manutenzione una camera, pel caso in cui devano pernottarvi. I cantonieri, sebbene privi di educazione speciale e di pratica alberghiera, hanno tale riguardo dei superiori, che la camera ad essi destinata è un modello di pulizia e di ordine. Si può talora, con richiesta in sede opportuna, ottenere da estranei la concessione di profittare di questi alloggi. La Guida di Sardegna del T. C. I., di prossima pubblicazione, indica precisamente questa risorsa, non disprezzabile, per certi luoghi. Io stesso pernottai qualche volta in tali condizioni e me ne trovai bene: anche nei luoghi più miserabili la pulizia è assoluta. Così vi sono camere perfettamente tenute — insisto sul modo con cui sono tenute — riservate ai funzionari forestali in certi boschi demaniali nostri. E posso indicare, per conoscenza di causa, camere pure perfettamente tenute dall'amministrazione forestale francese, nella Corsica centrale e meridionale. Perchè non si potrebbero avere camere di *questo genere* — non serragli di cimici e di mosche e ripostigli di polvere e biancheria sporca — in certi *buffets,* dove possa accadere che, per una mancanza di coincidenza di treni, qualcuno voglia dormire? Basterebbe moderare il canone di concessione a quei *buffets* o anche rinunciarvi e, se occorre, anche dare qualche sussidio invece di percepire affitti — *e sorvegliare le camere*. Ma soluzioni di questo genere, che non sono certo difficili, vanno studiate alla stregua dei singoli casi e ciò esorbita dall'assunto di questo articolo.

Lo scopo specifico di questo è enunciato dal suo titolo. Auguro e spero di averlo raggiunto.

L. V. BERTARELLI.

Per lo sviluppo del Turismo invernale in Italia.

*Uno degli esempi più evidenti della stasi o del troppo lento progredire di alcune forme di turismo nel nostro Paese, è dato dal turismo invernale. Il Touring conta non piccoli sforzi in questo campo: tuttavia non esita ad affermare che il terreno si è dimostrato terribilmente ingrato da coltivare: il più delle volte si è trattato di creare l'*humus *sulla roccia. Eppure questo* humus *rappresenta una fonte di benefici grandissimi: ce ne offre un esempio mirabile la Svizzera. Noi abbiamo assistito per molte stazioni svizzere al rapido passaggio dal turismo stagionale a quello annuale. Ciò significa una trasformazione completa, la creazione di nuovi scambi e di nuove ricchezze dove prima era soltanto il dominio delle nevi e della morte.*

Fare opera per il turismo nel dopo guerra, vuol dire quindi occuparsi intensamente anche degli sports e delle forme di vita che da pochi anni vanno diffondendosi sulle montagne nel periodo invernale: riprendiamo quindi su questa nuova Rivista lo studio dell'interessante argomento, fidenti che i destini del Paese consentiranno di svolgere il còmpito nostro con gli occhi sempre fissi alle Alpi Giulie e alla Vetta d'Italia.

POICHÈ molto dobbiamo attenderci dal turismo nel dopo guerra, è naturale che la mente nostra corra ad una di quelle forme che, altrove, hanno sviluppi grandiosi. Mentre in Italia, durante la stagione invernale, la montagna si raccoglie nell'immane candore, altri paesi non italiani e che parvero, per la loro configurazione, condannati al silenzio, si sono fatti, dell'inverno, una stagione di propaganda, una stagione di richiamo, per risanamento fisico, per esercizi turistici e sportivi. In Isvizzera, in Savoia, nel Tirolo, nella Baviera, nella Sassonia, il turismo invernale, per geniale intuito di dirigenti, per sagace cooperazione di interessi e di energie, ha completamente trasformato, in quelle regioni, la morte invernale in salute e vita e spasso e gioia.

Dal giorno in cui il Touring Club Italiano lanciava, per il primo, l'idea della creazione di stazioni alpine invernali in Italia, ad oggi, sono passati sei anni e il dire che i risultati siano stati quali l'inizio aveva lasciato sperare, sarebbe asserire cosa non perfettamente conforme al vero.

CAMPODOLCINO.

Noi italiani sembriamo sconoscenti, nella grande maggioranza, al fascino della vita invernale, alla grand'aria della montagna: pure, in via d'eccezione, qualche ambiente si è formato e l'Engadina e la Savoia vedevano, da un po' di tempo prima della guerra, correnti inconsuete di frequentatori italiani.

Non da oggi soltanto, e neppure da ieri, viene bandita, dal Touring, la buona parola di propaganda a favore dell'organizzazione delle stazioni italiane di *sports* invernali, che sono fonte di salute per gli uomini e di ricchezza per il Paese. Che, cioè, il vivere in montagna, alle temperature glaciali, ma nella nitidezza asettica e antisettica della limpida atmosfera, costituisce una nuova norma di igiene individuale e sociale, è fatto ormai assodato nella opinione pubblica, anche da noi, ove l'esercizio degli *sports* e del turismo invernale ha guadagnato sempre le più vive simpatie della gioventù ed è entrato nelle consuetudini igieniche e nei metodi di vita di quella classe di persone che può concedersi, come disponibilità di tempo e di risorse economiche, i viaggi e i soggiorni fuori della propria sede abituale. Allorchè questo immane flagello sarà cessato, i giovani riprenderanno la consuetudine delle vie della montagna. I balli invernali, le feste, i carri, le comitive mascherate, già da anni hanno cominciato a cedere di fronte alla montagna maestosa e nevosa, al gelo duro, ai turbini bianchi, alle scivolate vertiginose, al pattinaggio veloce ed elegante.

Ricordiamo che non v'è un cantuccio, sopra i 1000 metri, in Baviera, nel Tirolo (meno nel Trentino), in Isvizzera, dove, per la presenza di un piccolo pianoro o di un lieve declivio, non sia stato organizzato un Comitato di *sports* invernali, un « Syndicat d'Initiativa », un « Kurverein »; dove non sia stato pubblicato un manifesto; dove non siano stati, *grado grado, impiantati i termosifoni negli alberghi,* sino a poco tempo fa aperti solamente l'estate; dove non siano stati, man mano, col fiorire degli affari, costruiti appositamente degli alberghi, dai più modesti ai più sontuosi. E la cosa ha sempre avuto inizio dalla riunione dell'al-

bergatore o del sindaco, con il segretario del comune, col maestro di scuola, col fattorino postale, col noleggiatore di cavalli e di vetture, che hanno formato quei piccoli Comitati, i quali, in alcune località, sono andati poi assurgendo a funzioni direttive superiori per la notorietà e il benessere di tutta una regione.

E questi Comitati e questa fusione modesta, ma fiduciosa, di interessi e di ideali, hanno operato ovunque, con l'anticipo delle spese, col rischio dell'impresa, e non già con lo sfruttamento in erba del benessere avvenire, con la messa fittizia in valore di energie non coltivate, o con la capitalizzazione di redditi non maturati.

Non è a dire che anche in Italia non si siano fatti nobili tentativi: per l'esempio del di fuori e per la persuasione nostrale, alcuni di essi furono anche abbastanza fortunati; ma non si è giunti ancora — è bene di essere sinceri — ad un assetto duraturo di stazioni invernali stabili felicemente organizzate.

Si sono fatti esperimenti e si fanno gare un po' dovunque: a Balme, a Bardonecchia, in Val d'Aosta, a Limone, a Introbbio, in Val Formazza, al Mottarone, in Valle Spluga, a Bormio, alle Grigne, nelle Valli Bergamasche, in Val Camonica, ad Asiago, nel Cadore, nel Friuli, nell'Appennino modenese e in quello abruzzese; ma che sei o sette anni di propaganda e di fatiche e di sforzi di Comitati, di Ski Clubs, di Consolati del Touring, della Direzione Generale stessa del Touring, abbiano fatto sorgere la vera stazione invernale da poter contendere validamente la fama e il favore delle stazioni dell'estero che richiamano la corrente dei turisti italiani, non si può dire.

Non intendiamo cercare oggi le cause di questa nostra particolare inferiorità. Esse non stanno già nella natura, in quanto è notorio che il versante italiano delle Alpi offre, così d'inverno come d'estate, fascini, meraviglie e comodità sportive invidiabili.

Il Touring, per portare l'opera propria su un terreno pratico, organizzò, fin dal 1911, una carovana di Turismo invernale nella vallata dello Spluga; poi, nell'inverno 1912, la seconda carovana del Touring sostò in Valle Camonica — Ponte di Legno — ove poi si svolse, da dicembre a marzo, un'attività sportiva notevole. Nel 1913, la terza carovana del Touring si diresse dallo Spluga al Bernina, affinchè i partecipanti avessero visione delle condizioni di sviluppo *in potenza* della vallata italiana; dello sviluppo *ormai completo* della vallata svizzera. Nel 1915, la quarta carovana prescelse una gemma italiana: Gressoney.

Queste carovane ebbero sempre grande successo, come organizzazione, e furono frequentate da centinaia e centinaia di persone: pareva che esse portassero un soffio di vita nuova nei magnifici paesaggi alpini: il successo al turismo invernale italiano sembrava assicurato.

E si attese che gli albergatori, chiamati a questa nuova esplicazione della loro attività e alla opportunità di profittare dell'entusiasmo suscitato da quegli esperimenti per tentare di deviare la corrente dei turisti, diretti, all'inizio di ogni stagione, alla vicina Svizzera, in favore delle nostre vallate alpine, si accingessero a dotare i loro alberghi di tutte quelle comodità che le esigenze del nuovo *sport* e della nuova clientela richiedevano.

Ma pochissimi risposero all'appello, nè l'opera fu quale era lecito sperare. E mentre i cultori dello *sport* invernale aumentavano di anno in anno ed accorrevano in tutte quelle località che accennavano a scuotersi dal loro letargo e ad iniziare periodi di vita sana ed attiva, nello splendore e nella purezza delle nevi, dimostrando così, pienamente, la bontà delle nostre iniziative e la possibilità di un suo duraturo successo, gli albergatori limitavano l'opera loro a pochi e modesti tentativi, che nulla avevano dell'ardimento e dello slancio (talvolta è mancato il riscaldamento per tutta la stagione!) col quale i colleghi stranieri avevano saputo affermarsi in questo nuovo campo aperto all'industria loro.

***

Con questo, il Touring non intende affatto di aver esaurito il compito suo. Ahimè, troppo lontani siamo ancora dalla meta! Verrà la pace vittoriosa e rifioriranno tosto le migliori iniziative: ma, fin d'ora, come preparazione al dopo guerra, non è male che l'importanza del problema venga richiamata, per ricordare che vi sono nuovi doveri da compiere, per acquisire nuove fonti di benessere e di energie.

PONTE DI LEGNO.

E, intanto, raccogliamo fedelmente l'eco delle iniziative diverse: speriamo di poterle un giorno riunire in un unico fascio, per la esplicazione di un unico sforzo.

Alla fine dello scorso settembre, si riunirono a Salsomaggiore, alcuni medici e scienziati, onde mettere a disposizione le loro energie per l'avvenire delle acque termali e delle stazioni climatiche italiane.

Ma l'occasione si presentò anche propizia per trattare di turismo invernale. Il dottore Achille Monti, professore ordinario nella Università di Pavia e Consigliere Superiore della P. I., parlò con grande fede delle future stazioni invernali: lo abbiamo pregato di concretare un po' le sue vedute ed egli, con grande cortesia, ebbe a rivolgere al Vice Direttore Generale del T. la lettera seguente:

Signor L. V. Bertarelli,

Sono un vecchio giramondo non ancora in disarmo, un socio vitalizio del Touring, e perciò sono ben lieto della Sua vigile iniziativa per mettere in valore le stazioni invernali italiane.

A Salsomaggiore, parlando da medico a medici, ho illustrato di preferenza il lato sanitario della questione, convinto che gli esercizi fisici all'aria aperta, anche d'inverno, costituiscono un ottimo mezzo per rinvigorire i corpi indeboliti e gli spiriti depressi dall'affannosa vita cittadina.

Per raggiungere lo scopo, occorre sviluppare l'organizzazione turistica; crearla là dove ancora non esiste. Perciò ho pubblicamente invocato l'aiuto del Touring, ho incitato tutti coloro che si occupano di cure climatiche, di educazione fisica, di esercizi sportivi, a visitare, a far conoscere quei luoghi nostri che potrebbero diventare buone stazioni invernali montane, a patrocinarvi la creazione di alberghi e lo sviluppo delle vie di comunicazione.

In corsa fantastica, ho accennato alle bellezze invernali del Piano della Mussa e di Bardonecchia, al Moncenisio e al Bacino della Thuile; all'alta Valsesia e alle cascate della Toce; a Campodolcino ed al Passo di S. Marco; al Piano del Barbellino ed al bacino di Bormio. Ho richiamato, in particolare, l'attenzione sul magnifico bacino di Livigno, che, grazie alla nuova grande strada, dovrebbe diventare un immenso campo di schiatori, non meno frequentato dell'Engadina, forse più bello, perchè più ricco di sole.

Ella certo conoscerà la meravigliosa strada, che da Semogo sale in ampie curve sulle pendici del Foscagno, dal lato di Val Viola, ammantato da una annosa foresta; si svolge quasi piana, a circa 2000 metri, nell'alto circo delle Tre Palle, e poi, per il sommo di Eira, discende nella valle di Li-

vigno: lunga una dozzina di chilometri, larga, al fondo, circa due chilometri, alta circa 1800 m. sul livello del mare. Per la sua bellezza, non teme il confronto con Davos.

Ho ricordato Ponte di Legno, Val Rendena, la Madonna dei Campigli, la Meldola, gli altipiani di Folgaria e di Asiago, S. Martino di Castrozza e Alleghe, Cortina d'Ampezzo e Misurina ed altri luoghi ancora del nostro conteso confine.

Ho invitato i colleghi a promuovere stazioni invernali anche nell'Appennino, dove l'Abetone, la montagna Pistoiese, l'alto Casentino, fatti conoscere dai medici toscani, meriterebbero maggiore fortuna.

Pochi italiani conoscono l'incantevole Monte Amiata, così ricco di foreste, di castelli, di miniere, di panorami insuperabili. Dovrebbe, secondo me, diventare una stazione di primo ordine d'estate e d'inverno.

Negli Abruzzi, sulla ferrovia di Sulmona, le stazioni alte di Pescocostanzo (1450 m.), di Roccaraso (m. 1236), di Capracotta (metri 1600), dove già esistono alberghi, meriterebbero di essere subito messe in valore anche d'inverno.

Il Vulture, cantato da Orazio e studiato dal Di Lorenzo, col suo bellissimo S. Michele, con i suoi bagni di Monticchio; i Monti di Lagonegro, col Sirino alto 2000 metri, Rifreddi, altipiano di 1000 metri sulla strada Potenza-Laurenzana, non dovrebbero essere dimenticati.

E perchè non dovremo incoraggiare il Club Alpino Silano, che ha nella Sila col Montenero, con la Botte Donato, con San Giovanni in Fiore, luoghi così degni di essere conosciuti e visitati?

La Sicilia è ben conosciuta, ma la Sardegna rimane sempre l'isola dimenticata, l'isola misteriosa, che lascia un ricordo incancellabile in quanti l'hanno percorsa. Anche in Sardegna, a Fonni e sui dolci clivi del Gennargentu, potrebbe sorgere una stazione invernale.

Come Ella ben dice, molti luoghi non sono ancora preparati: molti dei maggiori interessati non sono ancora maturi.

Ma appunto perciò è necessaria una più intensa propaganda.

A tale scopo, gioverebbe organizzare carovane e portare sul luogo i primi esploratori. Poi la funzione creerà l'organo e il Touring darà le direttive per far sorgere e crescere gli alberghi, per sviluppare e mantenere le vie di comunicazione.

Le accludo copia dell'ordine del giorno da me proposto a Salsomaggiore e votato all'unanimità.

Suo dev.mo A. Monti.

Ed ecco l'Ordine del Giorno:

Il Convegno, visto che l'Italia non ha saputo dar vita a stazioni invernali di montagna, per modo che gli italiani andarono fin qui a popolare le stazioni invernali della Svizzera e del Tirolo; considerato che, in quasi ogni regione d'Italia e delle Isole esistono luoghi anche più adatti per l'elioterapia, la cura climatica, gli esercizi fisici d'inverno, sotto un cielo più sereno, in una atmosfera più asciutta e più salubre; fa voti, perchè le stazioni meteorologiche facciano conoscere le migliori località, gli enti locali facciano sorgere degli alberghi ed ospizi, che permettano di trarre vantaggio dal clima invernale; si curino le strade di accesso e si conservino le foreste indispensabili a mantenere la fisionomia del clima locale. Intanto, vista la diffusione enorme della malaria tra i militari che diventano cronici, perchè imperfettamente curati, fa voti perchè i malarici siano concentrati d'inverno nelle stazioni di montagna esenti da anofelini, che permetteranno la bonifica umana, e nel loro clima eccitante renderanno possibile la guarigione ed il ricupero di uomini validi alle armi ed al lavoro.

Sulle indicazioni di luoghi e sulle speranze del prof. Monti, «Le Vie d'Italia» ritorneranno presto con qualche delucidazione. Ma intanto, come si vede, il programma da seguire è nuovamente tracciato, nelle sue linee generali, da mano maestra. Il Touring, da parte propria, ha già anticipato un inizio di attuazione con la organizzazione di quattro carovane invernali e con una propaganda continua. Prepariamo ora la mentalità di coloro che, dal turismo invernale, potranno ritrarre i maggiori benefici.

ATTILIO GERELLI.

I piccoli alberghi svizzeri

Il miglioramento degli alberghi è condizione sine qua non *per lo sviluppo del turismo nazionale. Il progresso svolge la sua opera troppo lentamente in casa nostra: spesso anzi abbiamo la sensazione che invece di marciare, per quanto lentamente, segniamo il passo. La vicina Svizzera ci ha assorbito, e ci assorbirà ancora molti turisti, solo perchè i suoi alberghi — e anche i piccoli alberghi — sono puliti, ben tenuti, esigono prezzi equi. Per quanto tempo il più bel paese del mondo dovrà ancora tollerare che i suoi figli cerchino altrove un conforto alberghiero che non è loro possibile di trovare in casa propria?*

Le note che qui pubblichiamo ci sono state favorite da un egregio nostro Socio che ha soggiornato molto tempo in Isvizzera: esse esprimono quindi impressioni personali, ma nel complesso sono piene di esperienza e di vivacità e, nel confronto con la vicina confederazione, prospettano con grande efficacia la questione dei piccoli alberghi italiani.

Il problema dell'albergo in Italia, specialmente dell'albergo alpino e di campagna, è assai vasto e richiede uno studio a fondo: anzitutto occorre abbandonare molti pregiudizi e all'uopo comprendere le ragioni, i principî, i mezzi che hanno sviluppato tale industria all'estero e specialmente nella vicina Svizzera.

Gli italiani hanno un'idea molto imperfetta dei sistemi svizzeri al riguardo.

Per quanto l'industria alberghiera svizzera, presa nel suo complesso, abbia una importanza di primo ordine, essa non rappresenta tuttavia spesso per l'esercente del piccolo, anzi, per essere più precisi, del piccolissimo albergo, che una fonte secondaria di proventi. In un paese ove l'inverno è lunghissimo non si può sognare di trarre dal forestiero, in pochi mesi estivi, un guadagno sufficiente ai bisogni della vita di un'annata.

Colà nei casi predetti, che sono molto frequenti, la professione dell'albergatore appartiene ad individui i quali dopo aver accumulato all'estero o in patria un capitaletto, piuttosto che rimanere inoperosi nell'età matura, trasformano la loro casa, la loro villa in albergo, pensione, ristoratore, onde godere una allegra e variata attività, in un ambiente da essi creato e di proprio gusto, ove possono trarre nel medesimo tempo qualche beneficio finanziario a complemento del proprio reddito.

Colà l'albergatore è sempre una persona più o meno colta, di lunga esperienza commerciale, che conosce il mondo (come suol dirsi), che praticò diverse genti e paesi. Il più delle volte è un buon agricoltore, l'ufficiale postale del luogo, o il commissario di distretto, o il sindaco, o un deputato, un industriale, un maestro elementare. Tutta gente che ha un reddito indipendente dall'albergo e che potrebbe vivere senza di esso.

Quelli che non sono di tale categoria, finita la breve stagione estiva partono per il

meridione in cerca d'occupazione invernale in Riviera, in Egitto, in Spagna, in Africa, ecc. Conclusione? In Svizzera il piccolo albergo non dà, ordinariamente, un reddito sufficiente per provvedere solidamente ai bisogni dell'esistenza d'una famiglia per tutta l'annata.

Dobbiamo notare che nella Svizzera gli albergatori sono sempre, quasi sempre, *i proprietari* dell'albergo. Se dovessero affittarlo ad altri per uso albergo non caverebbero l'interesse dell'1%, e quand'anche volessero, difficilmente troverebbero da affittarlo, perchè il reddito è troppo misero e incerto per l'affittuario.

Ma allora perchè gli svizzeri si sono dati così largamente a tale industria?

Rispondo. E quale industria hanno mai trascurato gli svizzeri? Chi non conosce i miracoli della loro attività in ogni ramo, commerciale, industriale e anche agricolo? Chi non conosce l'educazione e l'istruzione di quel popolo?

Chi non sa il premuroso rispetto degli abitanti svizzeri verso il forestiero? Chi non sa il fanatismo di ogni elvetico per abbellire il proprio villaggio?

L'iniziativa privata là fa miracoli. Ogni vallone, ogni colle, ogni burrone, ogni roccia vien trasformata, abbellita, poetizzata, messa in valore. Ogni lembo di terreno è coltivato, ogni davanzale è un piccolo giardino. Ogni ruscello ha il suo incanto, il suo ponticello ben tenuto. Ogni bosco ha il suo bel sentiero con le sue panche: ogni poggio, un ritrovo e un ristoro.

Gli italiani che hanno visitato la Svizzera dovranno riconoscere che se molte nostre regioni non sono frequentate dal turista forestiero si è perchè troppe cose da noi mancano.

La bellezza panoramica naturale conta il meno. Non basta il bel tramonto, o lo sfondo superbo della valle, o il ghiacciaio smagliante. Occorre il coefficiente *educazione*.

Il forestiero non è attratto dalla Svizzera solo per la bellezza delle sue montagne, no. La maggior parte della sua clientela (quella più redditizia, di *parvenus*) non se ne intende di panorami, e neanche sfiora un ghiacciaio, ma soggiorna là, per lo *speciale trattamento* e per la convenienza dei prezzi.

Dove esiste sulla terra un paese più ricco di bellezze naturali (di qualunque altitudine) dell'Italia? Ma l'Italia è quel paese dove accanto ad ogni cosa grandemente bella, l'uomo vi ha posto una cosa brutta.

Si possono enumerare centinaia di splendide località, veri paradisi terrestri, dove la Provvidenza vi ha profuso l'incanto, e dove l'albergo (neanche a farlo apposta) è situato nel luogo più inadatto. Niente luce, niente sole, in un vicolo schiacciato fra case sismiche! Alla mattina invano spalancate la finestra per vedere un'aurora, il profilo dell'orizzonte illuminato a fuoco, o la verde campagna vivida di rugiada. L'albergatore pensa che il cliente gli è fedele *solo per virtù del suo buon vino!* Qualunque villaggio in zona sana è suscettibile a divenire stazione di villeggiatura.

Gli olandesi che abitano una pianura umida e monotona, rubata al mare, sanno attrarre il forestiero pur essi, e noi, italiani, la visitiamo e ne magnifichiamo i famosi mulini a vento! Ma non sono i mulini che seducono il turista, bensì il *comfort* e la profonda educazione del suo popolo.

Non basta, dunque, il bel panorama e il buon albergo, ma occorre pure *molta educazione*.

***

Un altro grande coefficiente dell'albergo è il personale. In ciò la Svizzera è un miracolo di semplicità e di economia, mentre da noi se ne fa uno spreco enorme e disordinato.

Ho conosciuto degli alberghi svizzeri alpini ove il proprietario era nel medesimo tempo *cuoco e cameriere* e la moglie, cameriera, donna di cucina e guardarobiera. I coniugi facevano tutto il servizio d'un albergo di 20 camere! E tutto ciò ad appuntino senza che il forestiero si accorgesse che i due fregoli erano i proprietari stessi.

Quante volte ho constatato che il figlio dell'albergatore, studente d'università, o la figlia, dottoressa, nella stagione estiva aiutavano il padre in cucina o alla *table d'hôte!* Il turista, alla partenza, è costretto a far l'elogio dell'eccellente cameriere, dell'amabile e fine cameriera ed abbonda nella mancia. Certamente egli non sapeva che il suo cameriere era uno studioso di letteratura, di greco, di meccanica o d'algebra in una delle grandi università europee. E siccome *chi fa per sè fa per tre*, ecco spiegato il metodo economico svizzero per il personale.

Potrei enumerare centinaia di constatazioni dove rifulge l'astuzia, l'abilità quasi meccanica, il colmo della semplificazione del lavoro, dell'economia raffinata di quel popolo.

Dove noi in Italia impieghiamo quattro persone di servizio, là ne impiegano una.

E chi ha viaggiato nelle Alpi elvetiche non ricorda forse la lieta impressione delle robuste cameriere che servono graziosamente vestite nell'originale costume dell'Oberland?

E perchè mai, da noi non si inducono le nostre serventi ad addossare gli abbigliamenti alla foggia brianzola, o friulana, o romanesca, o ciociara, o sarda, ecc.?

Eppure la nostra graziosa Regina Madre, a Gressoney, come a Fobello, amava abbigliarsi del costume di quei simpatici e buoni abitanti. E se piacque alla prima sovrana della nuova Italia, perchè non deve piacere alle nostre ragazze?

Chi non scorgerebbe lo splendido effetto d'una sala da pranzo servita da formose nostre donnette in costume di Rima o di Boccioleto o di Saint Jean? Oppure una terrazza d'un ristorante su un poggio umbro o sabino, guernita d'una bella schiera di moderne cameriere in costume locale?

Inoltre in ogni manifestazione alberghiera svizzera emana sempre il patriottismo. Ecco la grande molla nazionale che guida tutto il suo lavoro. Non tutto quello che vi si fa ha uno scopo particolaristico: lo stemma del paese figura dappertutto, su qualunque oggetto d'albergo. L'aria stessa par pregna di patriottismo.

La Patria; ecco la loro dea da venerare, da abbellire, da arricchire. I loro penati sono rappresentati da simboli patriottici. E tutto ciò piace allo straniero, anche a quella schiera di ricchi miscredenti nostri che non sentono la fede del paese natio, che sparlano delle vecchie tradizioni, che proclamano: *la mia patria è dove sto bene,* dimenticando di pensare che: *debbo saper star bene nella mia patria.*

Col patriottismo, col regionalismo svizzero, l'emulazione è spinta al massimo grado: è uno sforzo continuo per migliorare il proprio paesello; gli atti dei singoli sono sempre condizionati all'interesse regionale.

E la gara ai miglioramenti è all'ordine del giorno, anche oggi, in tempo di guerra!

E non si venga a dire che da noi non si può far nulla perchè manca l'appoggio del governo. In Svizzera il governo non appoggia nessuna iniziativa dei piccoli alberghi.

Tutto si fa per iniziativa privata, con un lavoro continuo e meticoloso come quello d'un giardiniere che vuol perfezionare una nuova varietà di orchidee.

Noi siamo talmente infatuati del governo che non sappiamo, non vogliamo far nulla senza battere alle sue casse! Eppure le speculazioni a base d'appoggi governativi non possono avere che una esistenza viziata fin dalla nascita.

È il popolo, la propaganda locale che deve fare e incitare, spingere tutti ad operare per lo scopo comune.

Ho conosciuto dei piccoli villaggi svizzeri di circa 800 anime, raccogliere per sottoscrizione privata, in 10 anni, persino 150 mila lire per abbellire il luogo!!

***

Il problema dell'albergo, in Italia, è complesso, perchè involge l'educazione regionale, il senso artistico, il risveglio di tutte le belle tradizioni popolari, di tanto graziose costumanze locali.

Dall'estero non abbiamo da apprendere che *l'organizzazione.*

Anzitutto dobbiamo creare il piccolo albergatore il quale deve essere un buon italiano, istruito, che conosca bene il suo paese, che sappia farlo apprezzare, che non lavori solo per la sua bottega, ma anche un pochino per la sua regione, per il suo villaggio, per il suo panorama.

Non dovrebbe essere permesso di fare l'albergatore ad individui che siano privi di una certa coltura e di una discreta moralità; e neanche concedere la licenza d'esercizio quando i locali non siano nelle condizioni igieniche moderne. Per questo si può chiedere l'intervento del legislatore per obbligare gli albergatori ad attenersi alle più elementari norme della morale e dell'igiene.

Il nostro albergo deve essere *in tutto italiano,* e anche lombardo, veneto, toscano, ecc. cominciando dallo stile del fabbricato. In Svizzera l'albergo è sovente una creazione locale, uno *chalet* o una trasformazione di esso, e quando non lo è, non piace. Anche là la stonatura è data dai grandi casermoni con tanto di «Grand Hôtel». Molti turisti li aborrono e preferiscono le scatolette di le-

gno (*chalet*) perchè là dentro si trova la Svizzera genuina, la caratteristica locale che fa dimenticare la grande città rumorosa e greve.

***

È la nostra cucina? Perchè non imporla dappertutto? I buongustai, *i gourmands*, la proclamano eccellente. Tutti gli stranieri la prediligono, perchè digestivissima, svariatissima. Ogni nostra regione ha la sua: ogni villaggio, quasi, una specialità.

Quanto sarebbe utile che ogni nostro albergo addottasse la cucina regionale! e cessasse l'antipatica imitazione esotica, che ci rende ridicoli!

***

Dobbiamo pure sopprimere tutte le esteriorità in forma straniera. Per es.: perchè le pagliacciate tedesche col *concièrge* in livrea semi militare e galloni, con berretto russo, favoriti austriaci e... voce indefinibile? Perchè l'accattonaggio religioso alle porte? Perchè... (Dio mio, quanti perchè ci sarebbero da enumerare!).

Dobbiamo, con l'albergo, dare il mezzo allo straniero di conoscerci nei nostri costumi, nei nostri gusti, nel nostro patriottismo. Non occorre intestare in francese o in inglese i nostri locali pubblici, nè le nostre note di conto. Sappiano i nostri piccoli albergatori, che gli stranieri sono abbastanza intelligenti per distinguere un albergo da una chiesa anche se la inscrizione sulla facciata è in lingua nostra!

Se molti stranieri ci hanno giudicato erroneamente è colpa nostra, è colpa del nostro persistente scimiottamento esteriore. Dobbiamo perdere la nostra servilità e rimpiazzarla con una buona dose di decoro nazionale. Ogni qualvolta parliamo loro del nostro paese, dobbiamo saper farlo con dignitoso orgoglio, memori dei nostri meriti passati e presenti.

Quel che manca da noi non sono le grandi cose, ma una miriade di cose piccole; minuscole esteriorità che tutte concorrono a formare, a ricomporre il quadro dell'ambiente alla portata dell'occhio del turista!

Lo straniero non può entrare nel sacro santuario delle nostre buone famiglie e non può giudicarci che dai nostri alberghi.

Bisognerebbe che, ad imitazione degli svizzeri, in ogni bella borgata italiana l'albergo fosse tenuto da una personalità locale.

***

Da varie parti si sente anche accennare alla opportunità di ottenere dal nostro governo maggior libertà al giuoco d'azzardo, nella convinzione che con tale mezzo si otterrebbe un grande reddito specialmente nelle stazioni balneari.

Dio ce ne liberi! In nessun paese d'Europa si giuoca quanto in Italia. È la cancrena di moltissime cittadette e villaggi di collina ove le *persone distinte* non sanno creare altro divertimento più nobile nè più *aristocratico*. Abbiamo noi il coraggio di riconoscere le nostre piaghe? Quella del giuoco ne è una gravissima e che non ha assolutamente bisogno di essere incoraggiata. Il nostro governo la incoraggia a sufficienza col settimanale regio lotto e cento altre lotterie periodiche. Se si dovesse far l'elenco di tutte le *roulettes et similia* del regno, non temo errare dichiarando che il numero sarebbe superiore di quello dei nostri soldati alla fronte.

***

Un grande nostro uomo di Stato qualche tempo fa disse: meno alberghi e più officine.

Io sono convinto che abbia proferito una grande bestemmia.

L'Italia, se vuole perfezionarsi, non potrà mai avere una industria più redditizia di quella del turismo straniero.

Qui la bella stagione è perenne. Dal mare nostro alle nostre Alpi è breve il passo. Noi abbiamo tutte le altitudini per qualunque stagione. Il forestiero può trovare da noi l'eterna primavera, l'eterna estate a breve distanza.

I nostri albergatori non hanno bisogno di emigrare «per fare la stagione». Ma essi debbono riconoscere che non è il grande albergo quello che dà il grande utile, ma il piccolo, dove il controllo è facile, dove l'aria locale vi spira facilmente, dove è possibile mantenere la caratteristica regionale ed esplicare l'arte e le tradizioni in misura possibile.

Un mezzo potente di richiamo del turista sono le feste popolari nazionali, regionali, sportive, patriottiche. Chi non ha letto «La Svizzera» del Ciccotti? Chi non ha veduto

una festa federale ginnastica svizzera? E i cortei cantonali? E la festa dei *vignerons* a Vevey? E il carnevale di Nizza?

Chi non ricorda il carnevalone di Roma d'altri tempi? E quello ambrosiano? E il Pallio a Siena? Gli stranieri ne sono ammiratori entusiasti. E perchè non si ricostituiscono le famose feste pagane dell'Impero Romano? E tutte le feste regionali coi loro cortei storici? Noi altri italiani per aver voluto tutto nazionalizzare per la Unità del Regno abbiamo gettato nell'oblio tutte le nostre feste tradizionali locali.

Quando capiremo che un sano regionalismo potrà far molto per lo sviluppo e l'abbellimento delle nostre contrade?

Siamo italiani e la nostra nazione ormai è su basi eterne ed ora possiamo ricordarci che siam pur lombardi, piemontesi, siciliani, ecc.; trarre dal dimenticatoio le nostre vecchie ma belle costumanze e portarle in pubblico, metterle in mostra e dilettarne lo straniero.

Ecciteremo in tal modo l'emulazione tra provincia e provincia, tra comune e comune.

Ci sarebbe un lungo elenco di giuochi popolari interessantissimi da rimettere in valore, ma in forma elegante, artistica, adottando il più possibile i caratteristici e pittoreschi abbigliamenti della nostra splendida epoca dei Comuni (esempio: il Pallio).

Se un buono studioso e paziente osservatore si prendesse la briga di farne la ricerca in tutta Italia, ne sarebbe sorpreso e ne scoprirebbe degli interessantissimi.

***

Il Touring dovrebbe fare in questo campo quello che molti altri non fanno.

A lui ad incoraggiare con *l'opera e con la mano* la creazione dell'alberghetto alpino italiano, a lui a far ricostituire la buona *trattoria italiana*.

Al Touring, il preparare *una gita* d'un migliaio di piccoli albergatori delle varie regioni italiane, attraverso la Svizzera. Non c'è altro mezzo per convincere gli ignoranti e i tardi.

G. B. CHIABERTO.

PER LO SVILUPPO DELLE INDUSTRIE TERMALI E TURISTICHE

I pubblici poteri hanno sinora ignorato il loro dovere in materia di industria termale.

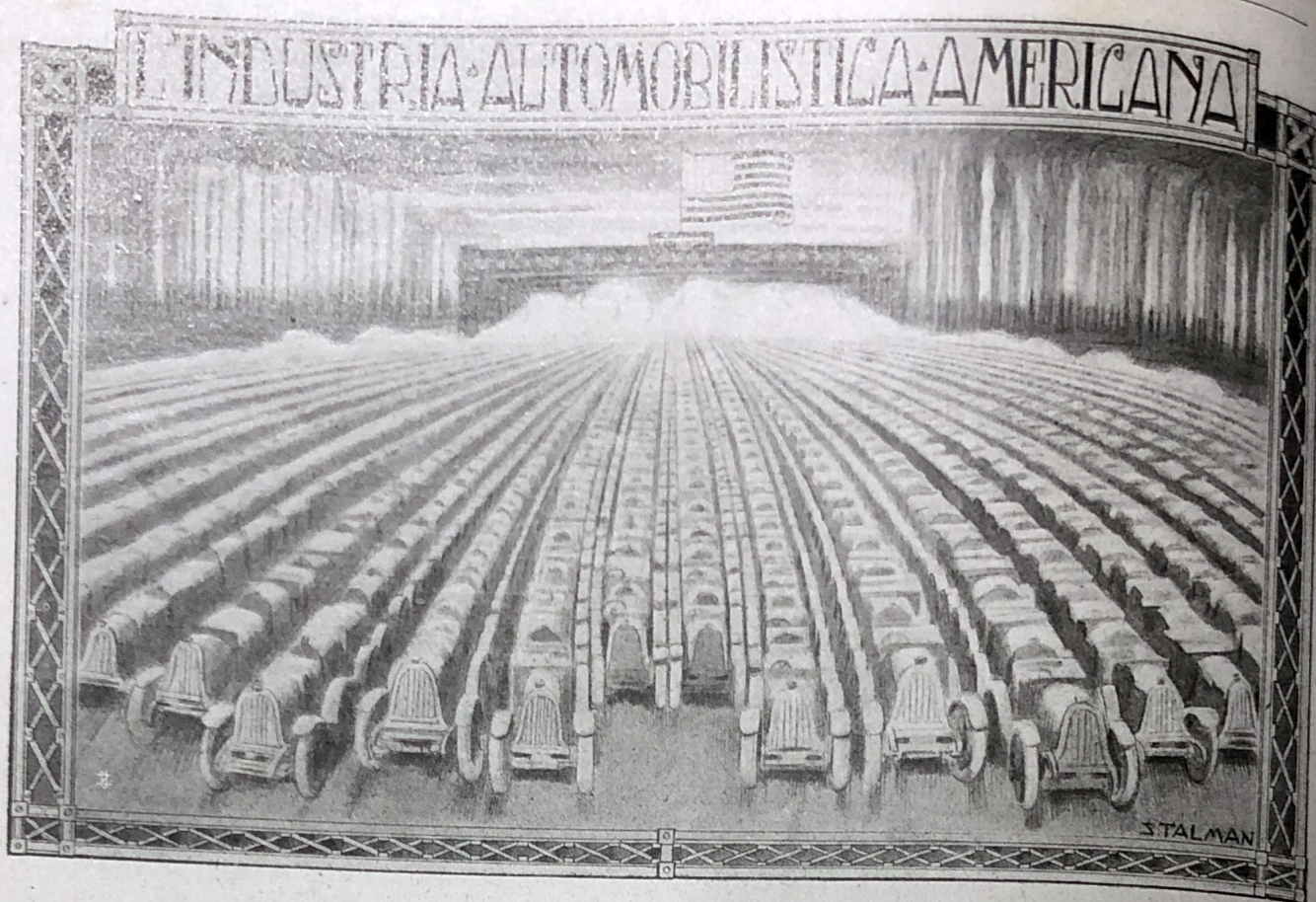
Non esiste ancora, ad esempio, un credito termale, mentre esiste un credito agricolo; eppure le stazioni termali costituiscono, nè più nè meno delle terre di cultura e delle miniere, una ricchezza nazionale: che anzi su queste ultime hanno il vantaggio di non essere facilmente esauribili.

Lo Stato ha perciò il dovere di agevolare con le debite modalità e garanzie, il prestito alle stazioni termali affinchè esse possano svilupparsi, consolidarsi, ed effettuare tutte le innovazioni richieste alle più strette necessità dall'igiene e dalle più moderne esigenze della comodità e del lusso.

Senza di ciò la maggior parte delle stazioni continueranno a vegetare e molte, appena nate, saranno inevitabilmente condannate a morte certa.

Tutto ciò grazie alle frequenti campagne della stampa e specialmente della *Renaissance du Turisme* sembra sia stato compreso in Francia. Infatti la Rivista anzidetta annunzia per la fine del 1917 una grande banca che avrà per titolo: *Le Crédit National Hôtelier* e per sottotitolo: *Banque fédérative du Tourisme et de l'Hôtellerie*. Non aiuto limitato alla sola industria alberghiera, ma ragionevolmente esteso a tutte le industrie turistiche fra le quali sta in prima linea l'industria termale.

La *Banque fédérative du Tourisme* sorgerà grazie agli sforzi combinati del Touring Club Francese, dell'Ufficio Nazionale del Turismo, dello Stato, della Banca di Francia e di alcuni grandi finanzieri.

L'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA AMERICANA

La dimostrazione che il turismo e lo sport formano uno dei fattori principali, anzi essenziali, della vita moderna, non è affatto difficile: basta pensare all'automobile, considerata al suo apparire quale strumento nuovo, creato da inconsci aspiranti al suicidio, ed ora entrata nella vita di tutti, mezzo di trasporto ideale, redentrice di intere plaghe ove lo scarso traffico non può nutrire la più modesta tramvia, elemento di valore incalcolabile in guerra. Il turismo è quindi anche fattore sociale importantissimo: crea le fabbriche, trasforma e imprime una fisionomia nuova alla vita degli individui. In nessun paese, come in quello delle ascese più vertiginose — gli Stati Uniti — si può afferrare questo rapido cambiamento. L'auto ha creato nuove abitudini, una nuova organizzazione nell'esistenza di una infinità di persone, tanto nelle città che nelle campagne. Ciò dipende dal fatto che l'America si è dedicata all'intensa produzione di macchine leggere, ad un prezzo incredibilmente limitato. L'auto è quindi accessibile a tutti, così come lo è da noi la bicicletta: e naturalmente la concorrenza americana non mancherà di farsi sentire molto sensibilmente anche da noi dopo la guerra. È perciò da far voti che i nostri industriali inaugurino i sistemi di produzione americana per il rapido diffondersi dell'automobilismo e dei suoi benefici effetti, e per sostenere vittoriosamente la concorrenza d'oltre Oceano.

GIORNALI e riviste hanno pubblicato, saltuariamente, più a titolo di curiosità che per altro, notizie statistiche sullo sviluppo dell'industria automobilistica in America; cifre fantastiche, riportate dalla stampa nostra quasi con l'aria di servire al pubblico le solite *americanate*. Invece si tratta di un fenomeno industriale e sociale di primissimo ordine, che merita tutta la nostra attenzione. E non soltanto perchè esso si sia andato acuendo durante questi anni di guerra, ma anche perchè le nostre industrie hanno qualche cosa da imparare, studiando come e per quali ragioni si sia potuto produrre in maniera così impressionante.

Senza dubbio, la guerra europea ha avuto, fra le altre conseguenze, una grande ripercussione anche nello sviluppo dell'industria automobilistica americana e quindi nell'uso sempre più largo che colà si va facendo del modernissimo mezzo di locomozione. Molto opportunamente, in un suo accurato studio, pubblicato dalla rivista *La Science et la vie*, il presidente del sindacato della stampa periodica automobilistica francese, Mortimer-

Mégret, notava che, mentre la vecchia Europa, presa negli ingranaggi sanguinosi della lotta immane, è stata scossa nelle sue basi millenarie, mentre, da noi, la vita economica risente sempre più gravemente le conseguenze della tragica ora, mentre noi abbiamo impegnato tutte le nostre risorse, tutte le nostre ricchezze nel conflitto che deve darci la liberazione dall'incubo di conflitti futuri, l'America ha visto crescere le sue ricchezze in proporzioni gigantesche. Dall'opera di morte che si è andata svolgendo, e che tuttora prosegue, sulle vecchie frontiere europee, è germogliata — si può dire — per l'America un rigoglìo di vita che ha intensità sino ad oggi sconosciuta; i milioni, i miliardi fusi da noi nello spaventoso crogiuolo delle trincee, si sono riversati, nella loro quasi totalità, nelle casse americane, sicchè sulla nostra miseria si fondano, dall'altra parte dell'Atlantico, fortune che sino ad oggi sarebbe stato follia sperare. Conseguenza immediata di ciò, è, per il nuovo mondo, il diffondersi del benessere in ogni stato sociale, nonostante il rincaro della vita; donde lo sviluppo delle industrie di lusso. Si potrebbe dimostrare che tutte le industrie di lusso hanno avuto, in America, un impulso straordinario, man mano che l'oro europeo ha emigrato verso quegli Stati; basterà una per tutte: l'industria automobilistica, della quale vogliamo occuparci di proposito.

Giustamente l'automobile è considerata come la sintesi della comodità cui l'uomo possa aspirare: ebbene, gli americani cominciano, presentemente, ad adoperare l'automobile presso a poco nella misura con cui, prima della guerra, noi adoperavamo la bicicletta! La vettura meccanica, la «vettura senza cavalli» non è più soltanto alla portata degli industriali e dei commercianti, oppure della classe agiata, ma va diventando ordinario mezzo di trasporto per l'impiegato e per l'operaio.

UNA VITA NUOVA.

Senza ingolfarci, per ora, in citazioni di cifre così grandiose che sembrano fantastiche, rileviamo che in America sono oramai numerosi coloro che si recano al laboratorio, all'officina, all'ufficio in automobile, come una volta ci si andava in bicicletta. A facilitare la popolarizzazione — diciamo così — dell'automobile ha contribuito non poco l'industria, gettando sul mercato vetture del costo dai 250 ai 300 dollari, vale a dire in luogo, tenuto conto dell'attuale cambio, dalle 2000 alle 2400 lire, e se ne trovano, naturalmente di usate, anche per prezzi minori. È proprio il caso di dire: l'automobile alla portata di tutti! La diffusione dell'uso dell'automobile ha modificato profondamente usi e costumi del popolo americano e ha dato vita e sviluppo a cento piccole nuove industrie.

La vita dell'operaio, dell'impiegato, ha subìto una radicale trasformazione. Anzitutto essi si sono potuti allontanare dalla città, fra le cui mura soffocavano; e nuove piccole graziose borgate sono sorte qua e là, lungi dai congestionati centri d'affari e di lavoro, nelle quali, dopo una giornata trascorsa all'officina o all'ufficio, si torna tanto volontieri, come a luogo dove si è sicuri di trovare serena tranquillità. Accanto alle piccole case, sorridenti in mezzo ai fioriti giardinetti, sorge il minuscolo *garage* che spesso è fatto di legname e di lamiera, facile a smontarsi, e quindi a trasportarsi da una località all'altra, nel caso che si debba cambiare di residenza. Durante la settimana, all'ora di recarsi all'officina, o all'ufficio, invece di prendere, come da noi si usa, il treno o il tram, l'americano siede al volano della sua vetturetta, e in pochi minuti, senza andare incontro agli inconvenienti dei viaggi in ferrovia o delle corse in tram, si reca al lavoro; giunto in città, egli guida la vettura in qualcuno dei numerosi *garages* che già funzionano egregiamente, e dove, mediante il pagamento di una modicissima quota mensile, la vettura è riguardata, lavata, riparata, sicchè, all'ora del ritorno, il proprietario è sicuro di trovarla all'ordine.

La domenica, la vettura serve alle escursioni: ne gode tutta la famiglia; una gioia del corpo e dello spirito. Non più, così, le lunghe ore trascorse nelle birrerie o negli spacci di bevande alcooliche, ma lunghe gite all'aria libera, attraverso paesaggi pittoreschi, in località interessanti che mai, forse, si sarebbero visitate, senza un sì facile e rapido mezzo di locomozione.

Tutta un'altra vita, insomma, della quale è difficile rappresentare la bellezza; è un benessere che l'automobile, sintesi meravi-

UN RIPARTO "MONTAGGIO" IN UNA GRANDE FABBRICA D'AUTOMOBILI DEGLI STATI UNITI.

Tutti i pezzi arrivano automaticamente al punto ove debbono essere utilizzati. Sullo sfondo della fotografia si distingue una lunga teoria di ruote che vengono da un altro riparto e si pongono automaticamente a lato di una lunga fila di châssis in montaggio, che si vede sulla destra.

gliosa della civiltà applicata alla comodità moderna, ha fatto nascere d'un colpo.

L'ELOQUENZA DELLE CIFRE.

Ed ora addentriamoci un poco nel *mare magnum* delle cifre, affinchè le nostre idee possano avere qualche punto di riferimento, in merito allo sviluppo prodigioso della locomozione meccanica in America.

Nel 1913, il numero totale delle automobili registrate negli Stati Uniti d'America era di 1.258.000. Dopo lo scoppio della guerra europea, tale numero è salito a 7.357.000. E, si badi bene, in tale cifra non sono comprese le vetture esportate, mentre, per esempio, negli ultimi sette mesi del 1915 ne furono mandate all'estero per un valore di circa mezzo miliardo di lire!

Una statistica ci dice che nel 1916, per la circolazione delle vetture automobili, gli Stati Uniti consumarono circa cinque miliardi di litri di benzina, e furono consumati circa 12 milioni di pneumatici. La stessa statistica dice che l'automobilismo di lusso costò agli americani all'incirca sei miliardi. Una bella somma, senza dubbio!

Queste cifre, eloquenti nella loro semplicità, e tutt'altro che fantastiche, ci dicono subito quale devono essere le condizioni dell'industria automobilistica nel fortunato paese che ha visto sorgere dalle nostre sofferenze, dai nostri lutti, dalle nostre miserie una vita nuova che è tutta un inno alla civiltà e al progresso. Nel 1916, una sola officina americana, la *Ford*, ha fabbricato più di 700 mila vetture (1); un'altra, l'*Overland*, ne ha fabbricato 360 mila; una terza, la *Maxwell*, 250 mila. E non parliamo delle minori, sebbene le più modeste non mettano mai alla

---

(1) La *Ford Motor Company* ha testè pubblicato il resoconto annuale dell'esercizio 1916-1917. Ecco alcune cifre:

Cifre d'affari in un anno . . .	2 miliardi di franchi
Attivo della Compagnia	950 milioni di franchi
Merci in stock	400 » » »
In cassa e nelle banche . . .	270 » » »
Macchine uscite dalle officine in un anno	785.432 automobili
Media di produzione giornaliera (300 giorni all'anno) . . .	2.618 »
Record della costruz. in un giorno	3.310 »

Nel 1903-1904, primo anno di produzione, Ford non costruì che 1.708 veicoli. Adesso ne fabbrica il doppio in un giorno, ciò che significa che la produzione attuale è 600 volte maggiore della produzione iniziale di 13 anni or sono.

Per il 1917-1918 la fabbricazione è prevista in 3.000 vetture al giorno, cioè 900.000 entro l'anno, e il milione di veicoli sarà raggiunto nel 1918-1919.

luce meno di 100.000 vetture all'anno! Sono cifre che noi abbiamo più volte qualificate per *americanate*, ma sono, invece, rispondenti alla realtà; e se, enunciate così, fanno impressione, maggiormente ne fanno se le poniamo a confronto delle cifre che possiamo trarre dalle statistiche europee.

L'AUTOMOBILE CREA NUOVE ENERGIE.

Essa dovrà procurare immensi servigi anche all'agricoltore italiano: nel mezzogiorno e nelle isole questi abita in grossi centri lontano parecchie ore di cammino dai suoi terreni, e giornalmente, con costanza incredibile, percorre i lunghi tragitti a detrimento delle sue energie e della coltivazione.

Basti il pensare che l'industria automobilistica francese, la quale era considerata, prima che il conflitto scoppiasse, come una delle più progredite d'Europa (durante la guerra sappiamo qual meraviglioso cammino abbia percorso l'industria italiana) non aveva che fabbriche capaci di gettare sul mercato che dalle 3.000 alle 5.000 vetture ogni anno. Ed era il massimo che si raggiungesse dalle fabbriche più importanti! Una vera inezia, di fronte alla gigantesca produzione americana! la quale, notevole per sè stessa, induce ad una riflessione: dopo la guerra, non sarà l'industria americana che inonderà i mercati di tutto il mondo? Perchè, lo abbiamo già detto, le vetture americane sono cedute a prezzi così bassi da rimanerne sbalorditi; non saranno tali prezzi di assoluta convenienza che faranno preferire la produzione americana da per tutto malgrado la diversità che presenta con quella europea?

E allora, se non si vorrà essere schiacciati dalla concorrenza, occorre studiare le ragioni per cui il prezzo delle vetture ha potuto raggiungere una sì impressionante modicità.

IL SEGRETO DEL BUON MERCATO.

È il metodo della costruzione a serie che ha reso possibile il miracolo; tale metodo, nelle officine americane è adottato in misura illimitata.

Ford, colui che mette sul mercato automobilistico più di 700 mila vetture all'anno, non ne fabbrica che di un solo tipo: il tipo Ford.

Quando egli spende centomila lire per lo studio di un modello, sa che la spesa andrà ripartita sulle sue 700.000 unità; l'aggravio dunque è di circa 14 centesimi per vettura.

Non è così per la nostra industria. Lo studio di un modello costa anche ai nostri industriali; ma la spesa va ripartita soltanto per duemila — a dire già molto — vetture dello stesso tipo, ciò che importa un aggravio serio su ciascuna vettura.

Ma le nostre officine non si possono permettere il lusso di fabbricare duemila vetture dello stesso tipo, perchè la clientela è tutt'altro che disposta a contentarsi; e allora avviene che un'officina la quale produca tale numero di vetture deve fare studiare non un modello ma quattro, otto diversi modelli, e ciascuno di questi, si capisce, esige speciali montaggi, quindi lavori diversi, da eseguire isolatamente.

Come potremmo ritrovare, nei cataloghi delle nostre ditte, i modici prezzi americani? È impossibile, dato che le spese iniziali, minime per gli industriali americani, pesano enormemente sugli industriali nostri.

Sicchè risulta pacifico che l'industria automobilistica nazionale potrà, dopo la guerra, tenere fronte alla concorrenza americana soltanto se cambierà sotto certi aspetti metodo di lavoro.

Ogni officina deve acconciarsi a fabbricare uno, forse al massimo due tipi di vetture; e la clientela deve essere meno esigente. Non si cambia moda di automobile, come si cambia moda di vestire; ciò entrerebbe nella

ESEMPI DI VITA NUOVA.

L'automobile serve all'agricoltore americano come strumento di lavoro: le distanze vengono superate in pochissimo tempo a tutto vantaggio della terra.

coscienza di tutti, se si pensasse che ciò costituisce il maggior ostacolo alla diminuzione dei costi e quindi allo sviluppo dell'automobilismo.

LA SPECIALIZZAZIONE DEL LAVORO.

Non basta; bisogna tendere oltre alla intensificazione delle serie, alla specializzazione di lavoro così come è affettuata in America. Bisogna che anche da noi la produzione permetta all'operaio di dedicarsi esclusivamente per tutta la durata dell'anno allo stesso pezzo, affinchè tutti, dalla macchina all'uomo giungano a dare il massimo rendimento.

Vediamo, ad esempio, come avviene l'applicazione delle ruote ad una vettura in fabbricazione. Entriamo nell'officina in cui viene attuato questo montaggio. Tutti i *châssis*, allineati l'un dietro l'altro, vengono posti su di una banchina mobile presso cui, ad un dato punto, stanno due operai. Questo punto adduce ad un piano inclinato girevole sul quale scorrono le ruote che, mosse da un *trolley* aereo, provengono da un'altra officina, situata ai piani superiori. A loro volta, altre officine fanno capo a questa, dove sono apprestati i quarti, i raggi e i mozzi. Le ruote giungono fino al fianco degli operai; avanza fin qui anche lo *châssis* a cui quelle debbono venir montate: i due uomini non hanno altro da fare che prendere le prime ed applicarle al secondo.

L'operazione, che essi ripetono 500 volte al giorno, non richiede che un minuto di tempo; compiuta questa, la banchina si sposta di un grado, il piano inclinato scende di altrettanto, per la semplice pressione di un bottone, e un'altra ruota viene a porsi di fronte a un altro asse, davanti ai due operai sempre immobili. Tutto ciò è ammirevole.

Questo formidabile sviluppo, spinto agli estremi, produce anche una continua evoluzione: gli stessi *châssis* subiscono profonde modificazioni; assistiamo allo sviluppo intensivo di organi che, o non esistono da noi, o sono pochissimo diffusi, quali i motori a cilindri disposti a V.

Questi motori a cilindri multipli a V non rappresentano che il ritorno di tipi precedentemente abbandonati. Gli 8 e i 12 cilindri sono assai diffusi nelle officine americane, non più come grossi, ma come piccoli motori. Vi sono degli 8 cilindri a V da 10 HP, dei 12 cilindri da 12 HP. Si può tro-

vare una di queste vetture per 1000 dollari, carrozzeria compresa.

La tendenza americana è dunque verso la moltiplicazione nel numero dei cilindri e diminuzione nell'alesaggio.

Un'altra caratteristica predominante (adottata dai due terzi delle marche) consiste nella generalizzazione del blocco motore, cioè nella riunione in un sol gruppo, in un *blocco*, del motore, dell'innesto e della scatola.

Nonostante il costo, l'alluminio ha ora un più largo impiego nelle macchine americane che in quelle europee. E affinchè l'alluminio acquisti consistenza, i costruttori lo armano con leggerissimi supporti di acciaio.

Parallelamente all'aumento nel numero dei cilindri, si ha un allungamento abbastanza sensibile della corsa. Nello scorso anno il rapporto medio fra l'alesaggio e la corsa era di 1.33 a 1; quest'anno è di 1.39 a 1.

Notevole è pure il fatto che i tre quarti della produzione dei cilindri è di tipo monoblocco. Inoltre molte case americane separano il trasformatore dal magnete propriamente detto. Se si eccettuano alcune marche, le altre fabbriche di magneti — circa una buona dozzina — applicano solo i magneti a bassa tensione, con trasformatore separato. Si risale così all'epoca in cui si applicava, alle nostre vetture, il magnete, con comando a catena. Gli americani trovano che ciò è infinitamente più facile, mentre il prodotto è più robusto: se la prima affermazione è vera, si ha invece ragione di dubitare assai della seconda. Ma forse questo non è che un risultato della guerra, perchè la maggior parte dei costruttori americani importava dalla Germania le calamite e gli isolanti: ora con magneti a bassa tensione, con trasformatore separato, può ancora esser possibile l'uso di isolanti appena passabili, mentre l'alta tensione esige degli isolanti assolutamente perfetti.

Per quanto riguarda il carburatore, si nota la tendenza ad accostare sempre più quest'organo al motore. Questa disposizione, apprezzata anche da noi, presenta grandi vantaggi, minor resistenza delle pareti al passaggio della massa gasosa, maggior riscaldamento della tubazione e quindi minor condensazione del miscuglio d'aria ed essenza. Se si tiene conto che la benzina americana è assai pesante, si vedrà facilmente quale alto valore presenti quest'ultima considerazione.

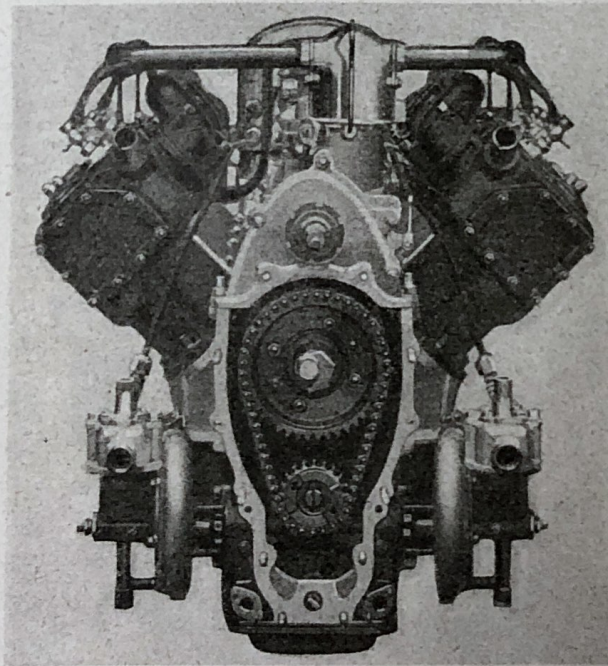
Lo stesso impoverimento nella qualità del carburante non è estraneo alla diffusione, ormai generalmente accettata, del sistema di fissare il carburatore sul motore stesso mediante un sistema di tubi estremamente corto.

LA CURA DELLE COMODITÀ.

Un'altra caratteristica fondamentale della costruzione americana è la cura grandissima di tutto ciò che concorre a creare le maggiori comodità. Quindi generalizzazione dei raggi amovibili, o meglio ancora delle ruote amovibili per la sostituzione immediata dei pneumatici scoppiati, impiego diffuso dell'elettricità, avviamento elettrico, gonfiamento automatico dei pneumatici con pompe applicate al motore.

Sono tutti perfezionamenti dunque che ci sono noti, ma ciò che costituisce la caratteristica è che in America rappresenta la regola ciò che da noi vediamo solo come eccezione nelle macchine di lusso.

La cura del *comfort* è dunque intensamente sviluppata: la finitezza nelle parti esteriori invece spesso difetta.

Ben poche sono le marche americane che si ispirano alla signorile sobrietà di linee

UN GROSSO MOTORE A V A 8 CILINDRI.

Quando si richiedono vetture di lusso e di forte potenza, anche gli americani esigono prezzi elevati, perchè allora non è più possibile di applicare i metodi di fabbricazione a grandissime serie, con le semplificazioni relative.

UNA NUOVA FISIONOMIA DELLE CAMPAGNE.

Il motore a scoppio conta già sviluppi notevoli nell'agricoltura europea: ma in America le applicazioni sono infinite. La motocoltura segnerà senza dubbio un nuovo e più completo indirizzo dell'agricoltura del dopoguerra.

delle nostre belle automobili: la maggior parte delle vetture dà l'impressione di essere eseguite alla meno peggio. L'unica loro ragione d'essere è di aver permesso l'eliminazione del passaggio a un riparto dell'officina. Un'economia dunque di alcune lire, e talvolta perfino di pochi soldi.

È vero bensì che quando questa economia si ottiene per centinaia di migliaia di macchine, e in ognuna per numerosi pezzi, la questione assurge a notevole importanza: forse noi la sentiamo meno perchè da noi la serie ha uno sviluppo infinitamente inferiore e quindi, per piccole quantità, il vantaggio si rende ben poco sensibile.

Comunque noi non possiamo che rimanere ammirati degli sforzi degli americani per la democratizzazione degli automobili: essi sono ormai riusciti a renderli accessibili a tutti.

Noi abbiamo grande stima per la nostra industria automobilistica: ma constatiamo, più che una timidezza di sforzi, il timore di avvilire con costruzioni a buon prezzo la propria marca, e di perdere la clientela di lusso, sufficiente ad assorbire l'attuale produzione relativamente ridotta e costosa.

Già da alcuni anni prima della guerra, diversi nostri costruttori avevano lanciato dei tipi accessibili a borse di media potenzialità, ma ancora troppo alti per una clientela modesta al pari di quella che fa oggi invece la fortuna dei grandi fabbricanti degli Stati Uniti.

Soprattutto i nostri industriali dovrebbero accostarsi a quelli americani nella concezione del criterio generale di produzione: *esso consiste nella unificazione dei modelli, e quindi nella riduzione del numero di essi, ad uno od al massimo due per officina.*

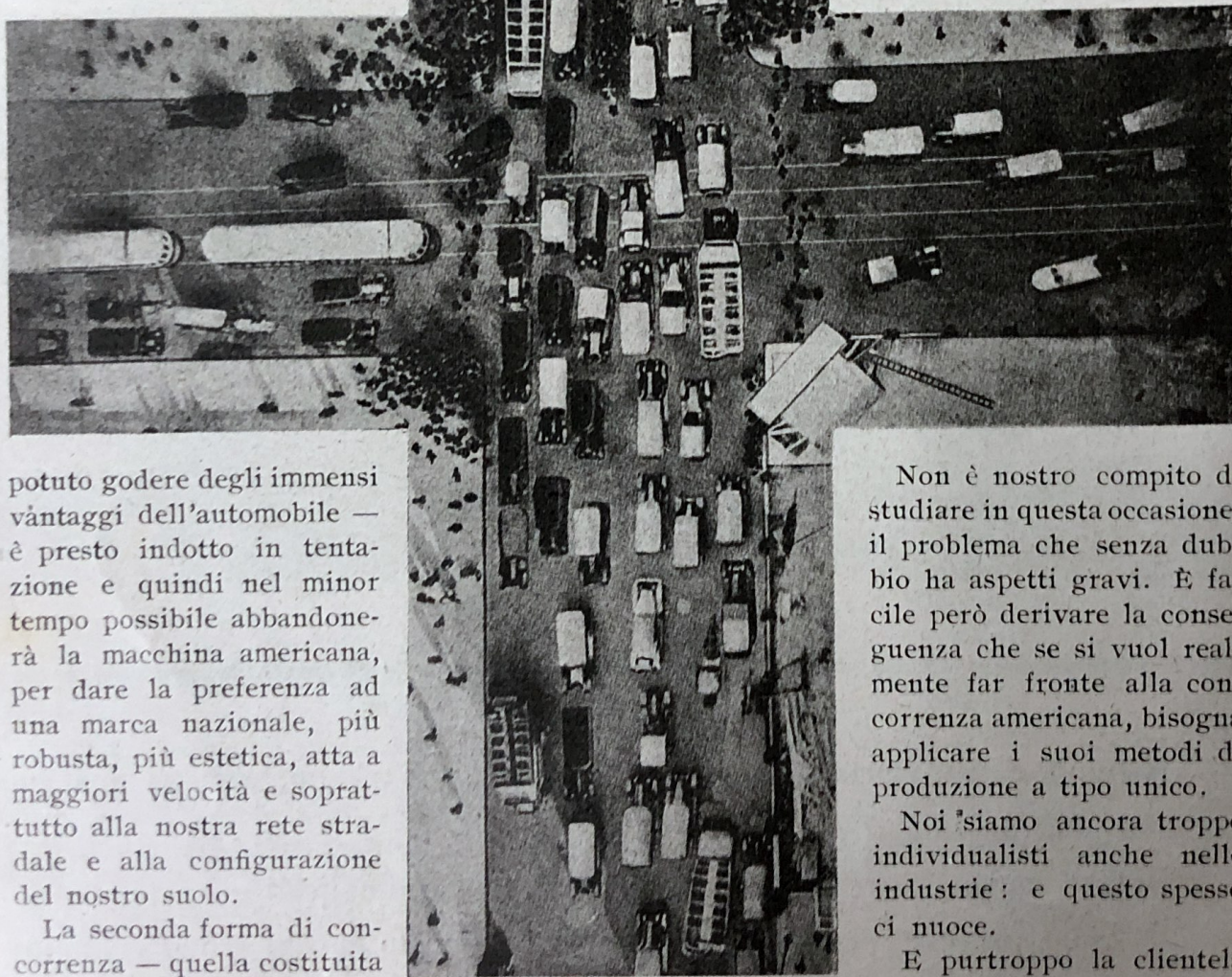
Questa è la condizione essenziale per rendere possibile la riduzione di prezzo delle nostre marche e di ribassarle forse un giorno fino ad un limite tendente a raggiungere quello americano.

È da far voti che i nostri industriali, che già rivolgono il loro sguardo previdente ai tempi di pace, possano accordarsi per la assegnazione dei diversi generi di *châssis*, delle diverse gamme di potenza.

È questa la formula americana: essa consente di praticare quei prezzi che ci lasciano tanto pensierosi.

LA CONCORRENZA PEL DOPOGUERRA.

La concorrenza delle auto americane per il dopoguerra assume un duplice aspetto: importazione di macchine finite; importazione di parti di macchine. La prima non turba i sonni dei nostri industriali: alcuni anzi considerano le macchine americane come il miglior mezzo di propaganda per l'automobilismo: infatti il loro basso prezzo le rende accessibile a tutti: e chi per propria esperienza personale ha potuto godere degli immensi vàntaggi dell'automobile — è presto indotto in tentazione e quindi nel minor tempo possibile abbandonerà la macchina americana, per dare la preferenza ad una marca nazionale, più robusta, più estetica, atta a maggiori velocità e soprattutto alla nostra rete stradale e alla configurazione del nostro suolo.

La seconda forma di concorrenza — quella costituita dall'importazione di parti staccate di macchine — ha invece tutt'altro carattere e preoccupa i nostri industriali, sì da indurli a ritenere indispensabile una forte protezione doganale. Infatti la libera, o leggermente gravata, importazione di parti di automobili, prodotte a serie grandissime e quindi a prezzi ridottissimi, potrebbe far sorgere un certo numero di fabbriche, nazionali soltanto all'apparenza, le quali si limiterebbero a mettere insieme i vari prodotti importati, in modo da poter vendere a prezzo basso delle macchine che di italiano non avrebbero che il nome. Si riprodurrebbe così ciò che accadde per le biciclette e che fu così esiziale all'industria nazionale, laquale non potè o non seppe organizzarsi, mentre un opportuno dazio avrebbe ad esse aperto altri orizzonti.

L'INCONTRO DELLA 42ª STRADA CON LA QUINTA AVENUE A NEW-YORK VISTO DA UN AEROPLANO.

Non è nostro compito di studiare in questa occasione, il problema che senza dubbio ha aspetti gravi. È facile però derivare la conseguenza che se si vuol realmente far fronte alla concorrenza americana, bisogna applicare i suoi metodi di produzione a tipo unico.

Noi siamo ancora troppo individualisti anche nelle industrie: e questo spesso ci nuoce.

E purtroppo la clientela è stata abituata ad esigenze, spesso solo esteriori, che hanno dell'assurdo!

La carrozzeria, ad esempio, grava sul costo complessivo della macchina in modo sbalorditivo.

È ben difficile di trovare un cliente tanto indulgente da accettare senz'altro la carrozzeria come gli vien proposta: ognuno, perchè paga, vuole imporre i propri gusti: ma la produzione in serie è resa così impossibile e i prezzi necessariamente si mantengono molto elevati. Le nostre gentili signore, per quanto animate dal più puro desiderio di far fiorire le industrie italiane, costituiscono spesso un freno gravissimo allo sviluppo della nostra industria.

I nostri carrozzieri potranno raccontarvi aneddoti a sazietà: una signora ha fatto alzare di 10 cm. il tetto della *limousine* scelta, perchè il pennacchio del suo cappello (l'*aigrette*, per usare la parola esotica più in voga) avrebbe dovuto essere sacrificato.

Un'altra signora non riusciva a trovare la sfumatura giusta della vernice: il carrozziere fece prove e riprove, ma inutilmente. Il caso era disperato: fortunatamente la provvidenza venne in aiuto. La signora, quasi inconsciamente inspirata, volse l'occhio ove un giovane operaio stava lavando una vettura. Eureka! il colore giusto, la *nuance* desiderata, che non trovava ancora una espressione esatta nella parola, e nelle prove eseguite, si era andata a nascondere nelle calze di quel modesto lavoratore: forse soltanto il concorso del tempo, della qualità del filato, delle periodiche lavature, del deperimento dovuto all'uso, potevano portare la tinta al punto giusto. Il saggio carrozziere fece cambiare calze al suo uomo, imponendogli che non fossero lavate, ed ebbe così il campione sospirato!

Come si vede, quanti fattori materiali e morali entrano negli elementi di costo! E come ci sentiamo lontani dalla produzione americana!

Bisogna fare ogni sforzo per avvicinarci ad essa senza però il ritardo di un giorno.

ANGELO TORTORETO.

Non vi è industriale, per quanto modesto, che non raccolga qualche beneficio dal turismo.

Organizziamo il turismo e i benefici saranno centuplicati.

In Italia esiste un solo organo che siasi proposto questo arduo compito: lo sorregge e lo guida la sicura fede del Touring.

Ma non basta. Perchè la meta venga rapidamente raggiunta occorre l'appoggio concreto e fattivo degli interessati, di tutti gli interessati. Occorre che gli 80.000 industriali d'Italia diventino ottantamila abbonati de *Le Vie d'Italia.*

LA SICUREZZA SULLE FERROVIE

Le ferrovie hanno oggi raggiunto tal grado di sicurezza che fra le preoccupazioni del viaggiatore non entra mai quella del rischio personale. Perire o restar ferito in un disastro ferroviario è ormai considerato come un'eventualità di pericolo non diversa da quelle che ci accompagnano in qualsiasi punto e in qualsiasi momento. Anzi gl'inglesi dicono: *about the safest place a man could choose a seat in a railway carriage*, vale a dire che il posto da star più sicuri è una vettura ferroviaria. Affermazione questa che si potrebbe rafforzare con qualche cifra, da prendersi, beninteso, col beneficio d'inventario, come meritano tutte le deduzioni della statistica a grandi linee. Il Clark, autore del più vecchio trattato di meccanica ferroviaria, calcolava verso il 1840, quando la locomotiva era ancora ai suoi primi successi ed alle sue prime vittime, che a viaggiare per strada ferrata si correva un rischio tredici volte minore che a servirsi di qualsiasi altro mezzo di trasporto. Rilievi che risalgono soltanto a pochi anni addietro dànno risultati ancor più confortanti. Una persona che abbia compiuto, durante la sua vita, 50.000 chilometri in treno e altrettanti, in ragione di tre chilometri al giorno, per le vie di una grande capitale, avrà corso in ferrovia un rischio che è circa 200 volte minore di quello cui è andato incontro da pacifico pedone. Il confronto si riferisce a Berlino e alle ferrovie tedesche, ma è probabile che, ripetuto altrove, non darebbe risultati gran che differenti.

Questa constatazione giustificherebbe il più grande fatalismo di fronte ai disastri ferroviari. Sembrerebbe che altro non restasse da fare che riferirsi alla sapienza aristotelica e, ripetendo «non esservi avvenimento «felice nella vita civile, il quale non porti «con sè il germe di nuovi mali», accettare la morte ferroviaria come un danno eventuale e lontano contrapposto agl'infiniti, immediati e impagabili vantaggi di cui andiamo debitori alla più grande invenzione umana.

Nel fatto avviene il contrario. Tutti i disastri ferroviari dànno luogo — quando più gravi preoccupazioni non assorbano, come è avvenuto in qualche recente occasione, l'attenzione del pubblico — ad una grande commozione, cui seguono sempre recriminazioni, discussioni e proposte. Il che sarà pure effetto della teatralità di simili fatti, dovuta ai terrorizzanti episodi che li accompagnano ed al gran numero di vittime che si contano per ciascun caso; ma vi è pure dell'altro da tener presente.

La commozione del pubblico pei disastri si connette ad una serie di considerazioni, la cui ragionevolezza non può esser messa in dubbio neanche da coloro che sieno persuasi della impossibilità di eliminare totalmente l'elemento di pericolo insito in ogni esplicazione dell'attività umana, nella quale abbia parte la macchina.

E si tratta di considerazioni che l'istinto del popolo percepisce anche quando non riesce ad analizzarle. Il disastro è assai spesso cagionato da una fatalità, da un caso imprevedibile; ma può anche essere effetto di una negligenza. Orbene, ciò che è fatale e necessario si accetta, non così ciò che poteva essere evitato. Della vita si può dire come di ogni bene umano: si rifiuta, come sui campi di battaglia, col più eroico disprezzo quando occorre; si difende, a seconda dei casi, con accanimento o con cura meticolosa, tutte le volte che si può. La legge positiva, la quale non è che la traduzione di queste credenze e tendenze sociali, giunge alla stessa conclusione.

Il pubblico intuisce pure che il suo atteg-

giamento di vigilanza, più della legge, la quale in simil materia riesce facilmente imperfetta e di scarsa efficacia, ha una grande forza di prevenzione. Se, malgrado lo straordinario sviluppo preso dal traffico, in intensità e in frequenza, le condizioni di sicurezza sulle ferrovie si son mantenute elevate, ciò in gran parte si deve alla continua pressione esercitata sulle amministrazioni per indurle ad escogitare ed adottare tutti quei dispositivi meccanici e quelle forme di educazione del personale che meglio valgono ad allontanare il pericolo.

Aggiungasi che grado di sicurezza è sinonimo di progresso nell'esercizio. Una rete ferroviaria che dà annualmente poche vittime è una rete in cui regnano ordine e disciplina, che adopera materiale perfezionato, che è ricca d'impianti ben disposti. In poche parole la sicurezza si accompagna sempre ad altre condizioni che costituiscono garenzia di buon servizio pel viaggiatore.

***

Gli accidenti ferroviari formano oggetto di numerosi rilievi statistici. Ma, poichè ogni amministrazione segue nei rilievi criterî propri, non riescono agevoli i confronti.

Tuttavia, dal punto di vista della sicurezza, si può fare delle ferrovie del mondo una distinzione in due grandi classi. Da una parte le europee, dall'altra le nord-americane. Queste ultime rispetto alle prime sono in una così evidente condizione d'inferiorità, che, pur essendo ormai tradizionale, a primo aspetto sembra inconcepibile. Thiers, il grande Ministro francese che, come si sa, fu tenace oppositore dello sviluppo delle ferrovie, diceva esser la locomotiva un mezzo di trasporto adatto per l'America «dove non ci «sono strade ordinarie e la vita dei citta«dini è tenuta in scarsissimo conto». Dopo quasi 80 anni di straordinari progressi nella meccanica, buona parte dovuti alla stessa America, le cose non appaiono mutate.

Per avere una misura omogenea del movimento di persone sulle ferrovie conviene prendere per base il numero di viaggiatori supposti trasportati tutti a distanza di un chilometro. In tal caso, secondo i dati di qualche anno addietro (1908), il movimento delle ferrovie continentali europee sarebbe rappresentato da circa 76 miliardi di viaggiatori (Germania 30 miliardi, Russia 19, Francia 14, Austria-Ungheria 10, Italia 3) e quello degli Stati Uniti da 45 miliardi. Ebbene in quell'anno su tutte le ferrovie dei paesi sopra considerati si erano avuti poco più di 400 viaggiatori morti e 2600 feriti, in America 610 morti e 13.000 feriti. Se si tien conto del diverso numero di viaggiatori, si vede che negli Stati Uniti la proporzione dei morti è tripla, quella dei feriti più che sestupla in confronto alle ferrovie europee. Ma si sa che il maggior numero delle vittime non si trova fra i viaggiatori propriamente detti, bensì fra gli agenti ferroviari e fra i cosidetti estranei (persone investite o altrimenti danneggiate non nell'atto in cui viaggiavano ma mentre circolavano sulla linea o nelle stazioni). Contro i 2000 agenti uccisi e gli 8000 feriti nel continente europeo stanno i 4500 ferrovieri uccisi oltre a 90.000 feriti in America. Nella categoria degli estranei in Europa si ebbero 6000 vittime, divise in egual proporzione fra morti e feriti, e in America più di 17.000 di cui ben 7000 morti!

Vero è che in America, come conseguenza di una sorveglianza sempre più stretta esercitata sulle società ferroviarie, i rilievi sono fatti con grande rigore, tenendosi conto di ogni ferita per insignificante che sia, mentre in Europa non si tien conto che delle ferite le quali diano luogo ad una incapacità al lavoro di notevol durata: per alcuni paesi di 15 ed anche di 20 giorni. (Non vi dovrebbe essere, si può pensare, alcuna divergenza sul numero dei morti; eppure, secondo i paesi, talvolta si fan figurare come uccisi solo quelli morti sul colpo, talvolta vi si aggiungono quelli deceduti entro le ventiquattro o le quarantotto ore dall'accidente). Ma se questo conferma quanto abbiamo premesso sulla incertezza delle statistiche, le differenze son di tanto rilievo che si può senza scrupoli affermare che la sicurezza dei viaggiatori sulle ferrovie americane è di gran lunga inferiore a quella delle ferrovie europee. Cosa, come dicevamo, non facilmente concepibile a prima vista, ma la cui spiegazione dà luogo ad una considerazione molto importante, su cui presto ci fermeremo.

Per quanto riguarda i paesi europei posti a confronto fra loro, valgono cifre tolte da altra fonte che però, casualmente, si riferiscono allo stesso anno 1908. Il numero dei viaggiatori infortunati (basta fermarsi a questo dato perchè le altre vittime ne rappre-

sentano un multiplo quasi uguale per tutte le reti) è ora rapportato al percorso totale dei treni e l'indice statistico che ne risulta è di 27 per l'Inghilterra, 23 per l'Austria-Ungheria, 7 per la Francia, 5 per la Germania. È dunque sulle ferrovie inglesi che si hanno le condizioni meno favorevoli pei viaggiatori e sulle germaniche le più favorevoli.

E l'Italia? Per quanto concerne le nostre ferrovie possiamo avvalerci di un confronto, fatto nelle migliori condizioni di omogeneità consentite dalle statistiche e per una serie di anni con le ferrovie germaniche, che, come abbiam visto, in fatto di sicurezza porterebbero la palma. Per eliminare eventuali divergenze di rilievi sono sommati i morti coi feriti ed esclusi i suicidi o presunti tali (quanti richiedono la morte a quella superba espressione di vita che è la ferrovia!). I risultati del confronto, che dànno il numero di vittime per ogni milione di treni-chilometri, sono tradotti graficamente nel diagramma che accompagna questo articolo e ci dicono parecchie cose confortanti. È vero che, se le cifre statistiche non sono affette da ignote cause di errore, le ferrovie nostre in fatto di sicurezza sono ad un livello inferiore a quello delle germaniche; ma è pur vero che, mentre le cifre tedesche accusano da un anno all'altro una certa stazionarietà, le nostre accennano ad un continuo e sensibilissimo progresso.

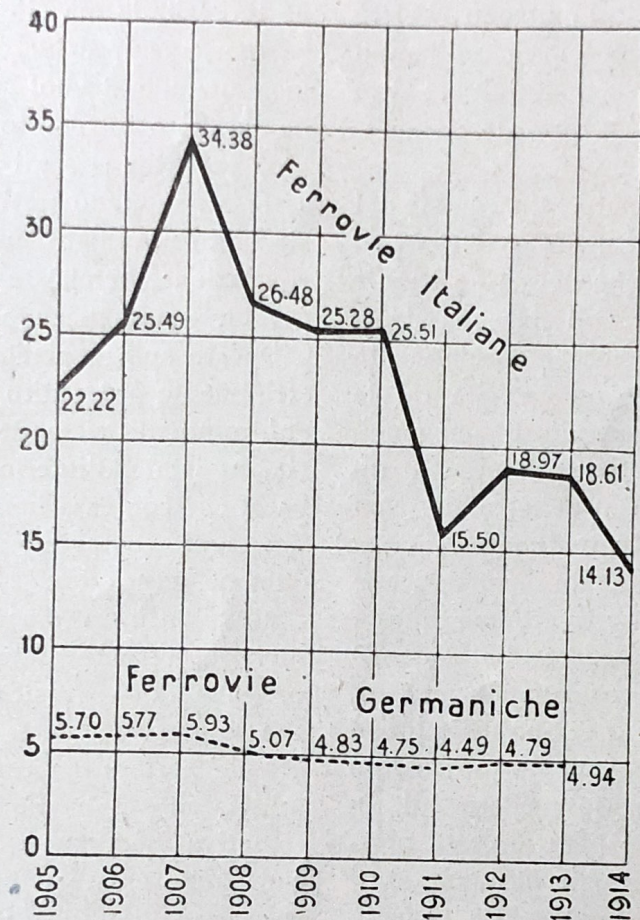
CONFRONTO STATISTICO RELATIVO AGLI INFORTUNI FERROVIARI IN ITALIA E IN GERMANIA.

Se e quando arriveremo ad una identità di cifre coll'esercizio più organizzato e metodizzato di Europa è difficile il dirlo; ma è evidente che siamo sulla buona strada. Il che meglio appare quando si tenga conto dei vari elementi che influiscono sulla differenza. Da noi una rete in gran parte ad elevate pendenze, colà linee quasi tutte in piatta pianura. Da noi impianti in corso di sistemazione, colà impianti ricchi, specializzati e studiati con una cura che ha dell'inverosimile (pochi passaggi a livello, nessun attraversamento fra binari di corsa, sottopassaggi in tutte le stazioni). Presso di noi una Amministrazione ancora giovane: colà un organismo unificato da circa 50 anni e posto sotto regime quasi militare.

Richiamiamo l'attenzione del lettore su alcune particolarità del diagramma, che da una parte pongono in luce l'efficacia della statistica nello svelare date circostanze, dall'altra costituiscono una testimonianza di esattezza dei rilievi esposti. Si vede come gl'infortuni ferroviari siano legati anche all'andamento delle stagioni, di talchè il 1907, rimasto celebre per un inverno inclemente che esacerbò fra noi il disservizio, appare anche per la Germania un anno ad alto indice di infortuni, e così dicasi in senso inverso del 1911, che per entrambe le reti costituisce un anno nel quale si è avuto un numero minimo di disgrazie.

***

La differenza che esiste fra i diversi paesi dal punto di vista della sicurezza ferroviaria fa pensare che si possa quasi dappertutto realizzare un miglioramento. Ma in qual modo? Quale indirizzo bisogna dare agli sforzi diretti a tale scopo?

La idea più diffusa è che convenga ricercare nel perfezionamento dei mezzi meccanici il maggior presidio alla sicurezza. E molte menti umane, come ne fan fede gli elenchi dei brevetti, si affaticano attorno ad alcuni problemi tendenti alla creazione di

apparecchi più o meno automatici per evitare gli scontri e simili guai. Convien subito dirlo — a costo di far dispiacere ad innumerevoli inventori — che non sta qui il nocciolo della questione.

Gli accidenti ferroviari si possono riferire ad un doppio ordine di cause. Alcune hanno rapporto coll' elemento «materiale», altre coll'elemento «uomo» e la prevalenza spetta a queste ultime.

Bisogna, a tal proposito, guardarsi dal cadere in equivoco. L'elemento materiale ha la sua importanza, oltrechè nel senso banale della necessaria robustezza di ciascuna struttura in sè considerata, anche e specialmente dal punto di vista della omogeneità fra le sue diverse parti. Un esempio di omogeneità: il peso delle locomotive e il peso (o robustezza che vale lo stesso) delle rotaie. Non bisogna far locomotive potenti e perciò pesanti se contemporaneamente non si accresce il peso delle rotaie. E citiamo questo esempio perchè è facile cedere alla tentazione di far grandi locomotive quando non ancora si hanno i mezzi e il tempo di rafforzare l'armamento, che è l'elemento più costoso della ferrovia (l'armamento moderno di un solo chilometro a doppio binario costa presso a poco quanto una grande locomotiva).

Così se si vogliono adottare alte velocità bisogna pure disporre dei freni continui e di sistemi perfezionati di segnalazione; nè si può fare a meno del sistema di blocco dove è grande la frequenza dei treni.

Dunque, questa che chiamiamo omogeneità nell'elemento materiale è un presupposto al quale non bisogna mai venir meno. Difatti tutte le amministrazioni bene ordinate seguono incessantemente i perfezionamenti utili a questo scopo e noi vedremo qualche altra volta a qual punto sieno le cose presso di noi e altrove. Ora vogliamo dir subito che tutto questo non basta.

Come notava qualche anno addietro in un articolo di volgarizzazione che fece chiasso il Worms de Romilly, decano degl'ingegneri ferroviari francesi, la maggior parte degli accidenti ferroviari non è conseguenza di difetti intrinseci del materiale o di cause di forza maggiore (franamenti, inondazioni, rotture di pezzi presentanti difetti interni, ecc.) ma di errori, distrazioni, inosservanze o, in una parola non nostra, di *défaillances* umane. Si tratta sempre, beninteso, di errori complicati, di distrazioni favorite da circostanze contrarie, di inosservanze attenuate da buone intenzioni; ma ciò non toglie che si debba quasi sempre far capo all'elemento «uomo» quando si vuol spiegare perchè un treno sia stato introdotto su un binario ingombro, perchè i segnali di rallentamento o di arresto non siano stati rispettati, perchè non sia stato segnalato un punto del binario in riparazione, perchè la velocità sia stata esagerata, e via dicendo.

Questo spiega perchè un paese così industrialmente progredito come è l'America, sia, dal punto di vista della sicurezza ferroviaria, in istato d'inferiorità di fronte ad altri paesi che con essa non possono neanche lontanamente competere in tutto ciò che è produzione meccanica.

Molte utili innovazioni nel materiale ferroviario correntemente adottate in Europa ci vengono dall'America. Sono gli americani che hanno introdotto per primi i carri di grande portata e i carri completamente metallici, che ci hanno dato il tipo della locomotiva moderna a grande caldaia rialzata, che hanno creato il blocco automatico, l'agganciamento automatico dei vagoni e ci hanno insegnato la trazione elettrica; è in quella nazione portentosa che l'esercizio ferroviario ha raggiunto costi così bassi da poter competere colla navigazione sui grandi laghi, è lì che si compiono meraviglie di stazioni enormi e di linee attraversanti in tutti i sensi le viscere delle città. Ma è anche in America che la sicurezza del viaggiatore è meno garentita. Ed ecco come una Commissione di stessi americani, beninteso, giudica la situazione: «Si può dire che l'eccellente amministrazione della maggior parte delle nostre ferrovie è annullata dalla loro difettosa organizzazione e dalla assenza quasi completa di ogni educazione volta a preparare il personale a maggiori doveri, ciò che impedisce il formarsi di quell'ordine e di quella disciplina morale, che è la base di un servizio pubblico delicato come quello delle ferrovie».

Così si spiega, tornando a casa nostra,

perchè l'esercizio delle ferrovie italiane, pur fatto con una relativa modestia di mezzi e pur svolgentesi frammezzo a mille difficoltà, sia uno di quelli in cui la sicurezza del viaggiatore è meglio garentita. Abbiamo a nostro favore l'elemento « uomo », tolto da una massa sobria e intelligente, se pur non dotata di grande istruzione.

Naturalmente anche noi dobbiamo tendere sempre a migliorarci, non solo tenendo dietro ai progressi dell'armamento, del materiale e degli strumenti di segnalazione, ma anche curando la pianta uomo da ogni punto di vista.

***

Da quel che si è detto risulta evidente che uno dei mezzi per prevenire gli accidenti sta nello studio degli accidenti stessi. Niente di più educativo pel personale che il sapere come da una inosservanza apparentemente innocua, tante volte compiuta o tollerata senza conseguenze, possa, quando circostanze contrarie congiurino con essa, dar luogo a fatti gravissimi. Prendete il caso della velocità eccessiva, colpa veniale in cui facilmente cade chi ha in mano il regolatore di una macchina. Novantanove volte avviene che superare poco o molto il limite di prudenza fissato dai regolamenti riesca non soltanto inoffensivo, ma giovevole al recupero di un ritardo: la centesima, se per poco il binario presenti una piccola irregolarità non avvertita a tempo, il treno esce dalle rotaie. Diffondere fra i macchinisti la conoscenza di questi casi, di cui ciascuno personalmente non può fare sufficiente esperienza, significa dare la giustificazione pratica ed evidente di alcune norme regolamentari, che in astratto possono essere giudicate come effetto di esagerata ed inutile prudenza. È l'insegnamento per esempi sostituito all'insegnamento, assai meno efficace, a base di precetti.

La sicurezza, dal punto di vista dell'opera del personale è garentita, lo si sa, per mezzo di regolamenti, i quali o sono troppo generici e non bastano, o sono troppo minuziosi e imbarazzano. I regolamenti non si discutono, è detto agli agenti il giorno in cui sono assunti; ma tutti il giorno dopo si accorgono che guai a non applicare i regolamenti con un po' di elasticità: non si farebbe servizio, come dicono nel loro gergo. Chi non ricorda che quando i ferrovieri vollero far sciopero senza incorrere nei rigori della legge, ricorsero a quello che si disse *ostruzionismo* e che consisteva appunto nell'applicazione letterale dei regolamenti?

Orbene, i regolamenti non bastano a formare il personale: occorre qualche cosa di più. Devesi acquistare la capacità a saperli bene interpretare, in modo che essi servano nel tempo stesso a garentire la sicurezza ed a rendere possibile e sollecito il servizio. E questa capacità come si può acquistar meglio se non sapendo perchè in dati casi l'equilibrio fra questi due requisiti si è rotto? E quando parlo di personale intendo alludere anche a quello elevato, al personale superiore, o d'ispezione che dir si voglia, il quale dalla nozione del modo come si è svolto un episodio contrario alla sicurezza può trarre motivo per correggere una disposizione errata di regolamento — se è cosa che gli compete — o per evitare che nel personale basso si formino viziose abitudini o per dare ad un segnale la posizione più adatta o per studiare o proporre la modificazione di un impianto.

In tutti i paesi gl'infortuni ferroviari dànno luogo ad inchieste tecniche, nel duplice intento: di trarne, come innanzi si è detto, insegnamento, e di ricercare le colpe eventuali da punire. È inutile aggiungere che il primo scopo è assai più importante del secondo, tanto più che trattandosi di delitti tutt'affatto preterintenzionali, la punizione amministrativa come quella giudiziaria finiscono nella maggior parte dei casi ad aver carattere di ammonimento. Ma, mentre dappertutto alle inchieste sui fatti gravi si dà una larga pubblicità, in Italia le inchieste sugli accidenti ferroviari si tengono gelosamente segrete, di talchè i loro accertamenti e le loro conclusioni non vengono a conoscenza nè del pubblico, nè del personale che non sia quello direttamente interessato nel fatto o incaricato delle indagini e della loro revisione. Avviene così spesso di leggere nelle nostre riviste specializzate larghi particolari su un disastro americano o inglese;

ma vi si cercherebbe invano una notizia su fatti verificatisi sotto i nostri occhi.

Lasciamo stare che il pubblico viaggiante e pagante meriterebbe anch'esso di saperne qualche cosa; ma il male è che non ne sa nulla neanche quella parte di pubblico che dalla conoscenza dei particolari di una disgrazia dovrebbe imparare ad evitarne delle altre.

Ma, si dirà, vi sono i processi, ai quali è assicurata la pubblicità. Ebbene, i processi non servono affatto allo scopo. A parte che una legge dà diritto all'amministrazione ferroviaria di negare all'autorità giudiziaria la comunicazione delle inchieste (io non posseggo cultura giuridica a sufficienza per dirvi se questa legge sia ben fatta) nei processi vi è un conflitto d'interessi e quindi una gara a travisare il vero, mentre quel che occorre e che si fa altrove, ricorrendo nei casi gravi all'opera di tecnici non appartenenti all'amministrazione ferroviaria interessata, è un esame tecnico spassionato, indipendente dalle responsabilità, diretto soltanto allo scopo di conoscere, nel modo più esatto possibile, la verità. Gli accidenti sono una malattia dell'attività ferroviaria. Le inchieste ne dovrebbero essere l'esame clinico diretto a niente altro che ad un nobile scopo di igiene sociale.

A scusare questo strano riserbo si è talvolta detto che dei particolari tecnici di un accidente profitterebbero i danneggiati per accrescere le loro pretese d'indennizzo, spesso indecentemente esagerate. Ed è perfettamente vero che questa tendenza nel pubblico va rigorosamente combattuta, magari con una legge, ma a me sembra che col silenzio non ci si guadagni nulla. Che uno scontro si debba piuttosto al macchinista che non vide il segnale o al segnalatore che non lo espose è cosa indifferente per la responsabilità della ferrovia, la quale paga sempre e paga fin troppo; intanto, col silenzio, si rinuncia al vantaggio dell'esempio e dell'insegnamento, oltre che agli altri infiniti e insospettati vantaggi di cui è sempre prodiga la conoscenza della verità (1).

Non è il caso, dunque, di rinunciare a questa curiosa forma di pudore? Come abbiam visto, le statistiche dicono che nessun paese si sottrae alle disgrazie ferroviarie. Nè la potentissima America, nè l'organizzatissima Germania. E noi al confronto facciamo ottima figura. Perchè dunque autorizzare col silenzio supposizioni ingiuste? O veramente vogliamo accreditare la fandonia che i nostri nervi sieno così sensibili da non permetterci di parlare in pubblico di morti e di feriti?

Chi con noi ritiene che, attraverso le rudi prove della guerra, l'Italia debba farsi più grande e soprattutto più forte e benedice perfino alle avversità se esse saranno utili a questo nobilissimo scopo, si unirà — non ne dubitiamo — con noi nel desiderare che s'inauguri in tutto (e perciò anche nel piccolo mondo del quale, fedeli al concetto che ognuno deve parlare solo del poco che conosce, ci occupiamo) il regime della più aperta sincerità.

FILIPPO TAJANI.

---

(1) Chi amasse conoscere la legislazione inglese a questo riguardo leggerà con molto profitto lo studio dell'ing. Belmonte, valoroso funzionario delle Ferrovie dello Stato, dal titolo: *Gli accidenti ferroviari, i mezzi per prevenirli, le inchieste che li seguono, nella legge e nella pratica inglese.* È comparso nella « Rivista tecnica delle Ferrovie italiane », agosto e settembre 1917.

I Congressi di Monaco

IL CONGRESSO D'IGIENE E DI CLIMATOLOGIA

Già nei numeri di novembre e di dicembre dello scorso anno abbiamo dato notizia dell'organizzazione francese dei Congressi di Idrologia e Talassoterapia: in questo numero informiamo i nostri lettori dei Congressi di Igiene e di Climatologia, mentre ci riserviamo di dare comunicazione fra qualche tempo dell'organizzazione per la partecipazione italiana ai Congressi di Monaco, di cui venne incaricato ufficialmente il Touring Club Italiano.

L'IGIENE e la climatologia sono stati opportunamente distaccati dal *Congresso di idrologia* (1) per formare un congresso a parte: si raggiunge così il vantaggio di distribuire razionalmente la complessa materia che riguarda i luoghi di cura.

Allo stesso concetto di ripartizione si informa altresì il *Congresso delle città d'acque* — di cui parleremo prossimamente — per modo che i tre principali elementi costitutivi d'una stazione, le *cure*, l'*igiene* ed il *soggiorno*, trovano la loro sede naturale distinta nei tre congressi nominati.

Diamo anzitutto la costituzione del Comitato di organizzazione che, come quello degli altri congressi, comprende le più eminenti personalità del mondo scientifico francese:

***Presidenti Onorari*:**

Prof. D'ARSONVAL, Membro dell'Istituto, Presidente dell'Accademia delle Scienze, Membro dell'Accademia di Medicina.

Dottor CALMETTE, Membro corrispondente dell'Istituto, Vice Direttore dell'Istituto Pasteur di Parigi, Direttore dell'Istituto Pasteur di Lilla.

Ing. CARPENTIER, Membro dell'Istituto e dell'Ufficio delle longitudini.

Prof. CHANTEMESSE, Membro dell'Accademia di Medicina.

Prof. HUGOUNENQ, Preside della Facoltà di Medicina di Lione.

Prof. M. LETULLE, Membro dell'Accademia di Medicina, Prof. alla Facoltà di Medicina.

Prof. Ch. MOUREU, Membro dell'Istituto e dell'Accademia di Medicina, Professore al Collegio di Francia, Direttore del Laboratorio all'Istituto d'Idrologia e Climatologia.

Prof. F. VIDAL, Membro dell'Accademia di Medicina, Prof. alla Facoltà di Medicina.

***Presidente effettivo*:**

Prof. F. BORDAS, Professore al Collegio di Francia, Direttore dei Laboratori presso il Ministero delle Finanze, Direttore di Laboratorio all'Ist. d'Idrologia e Climatologia.

***Vice Presidenti*:**

G. BECHMANN, Ingegnere Capo dei Ponti e Strade, Capo Servizio Onorario della Prefettura della Senna (Acque e Fogne).

L. BONNIER, Architetto Governativo, Ispettore Generale dei Servizi d'architettura e di estetica della Città di Parigi.

Dottor GRANJUX, Vice Presidente della Società di Medicina Pubblica e di Ingegneria Sanitaria, Direttore del giornale *Le Caducée*.

Dottor E. THIERRY, Capo dei Servizi Tecnici d'Igiene della Città di Parigi, e del Laboratorio d'Igiene della Facoltà di Medicina.

J. VALLOT, Direttore dell'Osservatorio Meteorologico del Monte Bianco e della Stazione Climatologica di Nizza.

***Segretario Generale*:**

S. BRUÈRE, Segretario Generale dell'Associazione Generale degli Igienisti e Tecnici Municipali.

***Segretari Generali Aggiunti*:**

G. DIMITRI, I° Assistente al Laboratorio e Membro Uditore del Consiglio Superiore d'Igiene Pubblica di Francia.

Dottor M. FAURE, Medico Consulente a Nizza, Segretario della Società Medica del Litorale Mediterraneo.

Dottor MARSAN, Primario dell'Ospedale di Monaco.

Signora WEISS.

***Segretari*:**

Dott. P. BORDAS, Comprimario degli Ospedali di Parigi.

Dott. GALTIER, Comprimario degli Ospedali di Parigi.

***Membri del Comitato*:**

AGACHE, Architetto.

Dottor ALIX, Direttore dell'Ufficio Municipale d'Igiene di Brest.

(1) V. *Le Vie d'Italia*, N. 3, nov. 1917, p. 137 e seg.

A. ANGOT, Direttore dell'Ufficio Centrale Meteorologico di Francia.
Dottor BALESTRE, Medico Consulente a Nizza.
Ing. J. BERGERON, Professore alla Scuola Centrale delle Arti e Manifatture.
BERTELLIER F., Ingegnere della Scuola Politecnica, Direttore della Società delle Ferrovie Economiche.
B. BEZAULT, Architetto, Ingegnere Sanitario, Membro del Consiglio della Associazione Generale dei Tecnici Municipali.
Prof. R. BLANCHARD, Membro dell'Accademia di Medicina, Professore alla Facoltà di Medicina, Presidente della Lega per la Sanità Pubblica.
Dottor BLANCHETIÈRE, Direttore dell'Ufficio Municipale d'Igiene a Boulogne sur Mer.
Signorina BOUÉ, Professoressa al Liceo Lamartine.
BRISAC, Direttore dell'Igiene e dell'Assistenza Pubblica al Ministero degli Interni.
Dottor R. CAMBIER, Direttore del Laboratorio di Batteriologia della Città di Parigi.
CHAUSSEMICHE, Capo Architetto del Palazzo di Versailles.
G. CLAUDE, Ingegnere.
M. CROISET, Membro dell'Istituto, Amministratore del Collegio di Francia.
DABAT, Direttore Generale delle Acque e Foreste al Ministero di Agricoltura, Consigliere di Stato.
DIENERT, Capo del Servizio di Sorveglianza delle Acque potabili di Parigi.
Dottor DOISY, Deputato al Parlamento, Presidente della Commissione d'Igiene pubblica.
G. DOLLFUS, Collaboratore alla Carta Geografica di Francia, ex Presidente della Società di Geologia.
Dottor DUBIEF, Medico Capo per le Epidemie alla Prefettura di Polizia di Parigi, Membro del Consiglio d'Igiene Pubblica e di Sanità del Dipartimento della Senna.
Dottor DUPAIGNE, Medico consulente a Cannes.
Dottor FAIVRE, Ispettore Generale dei Servizi Amministrativi presso il Ministero degli Interni.
Dottor FAYOL, di Marsiglia.
FEBRAC, Architetto, Vice Sindaco di Nizza.
Dottor FERRANDI, Medico Consulente ai bagni di Guagno; ex Medico Capo Servizio della Sanità della Corsica.
Dottor FESTAL, Medico Consulente ad Arcachon.
Dottor FÉVRIER, Medico Ispettore Generale, Presidente del Comitato Consultivo del Servizio di Sanità presso il Ministero della Guerra.
Dottor Maurizio de FLEURY, Membro dell'Accademia di Medicina.
Luigi FOREST, Pubblicista.
J. C. N. FORESTIER, Ispettore dei Viali Parigini.
GALLOT, Ingegnere Elettricista.
Dottor GARIEL, Membro dell'Accademia di Medicina, Docente alla Facoltà di Medicina, Ispettore Generale dei Ponti e Strade, Vice Presidente del Consiglio Superiore d'Igiene Pubblica di Francia.
L. GAULTIER, Architetto, Ingegnere Sanitario, Membro del Consiglio dell'Associazione degli Igienisti e Tecnici.
Dottor GOUDARD, Medico Consulente a Pau.
HÉBRARD, Architetto.
Dottor HÉRARD de BESSÉ, Medico Consulente a Beaulieu.
HEUDE, Ispettore Generale dei Ponti e Strade.
HOUDRY, Ingegnere.
Dottor HUYGHE, Direttore dell'Ufficio Municipale d'Igiene di Dunkerque.
JOLTRAIN, Ispettore Generale della circolazione e dei trasporti presso la Prefettura di Polizia.
JAUSSELY, Capo Architetto Governativo.
Dottor E. LABRÉ, Professore alla Facoltà di Medicina, Uditore al Consiglio Superiore d'Igiene Pubblica di Francia.
Ch. LASSAILLY, Ingegnere
LE COUPPEY DE LA FOREST, Ingegnere presso il Corpo dei Miglioramenti Agricoli, Collaboratore per la Carta Geologica di Francia, Uditore presso il Consiglio d'Igiene Pubblica di Francia.
Dottor LEGRIS, Medico dell'Ospedale di Saint Valéry sur Somme.
LEGROS, Capo Architetto stradale della città di Parigi.
Dottor LÉO.
A. LOEWY, Ingegnere Capo dei Ponti e Strade, Uditore presso il Consiglio Superiore d'Igiene di Francia.
MAISTRASSE, Architetto della Città di Parigi.
Dottor MANQUAT, Medico Consulente a Nizza.
Ed. MARTEL, Membro del Consiglio Superiore d'Igiene Pubblica di Francia.
Ch. MASCART, Ex Ingegnere dei Ponti e Strade.
A. METZ, Ingegnere costruttore, Vice Presidente dell'Associazione Generale degli Igienisti e Tecnici municipali.
Dottor P. E. MORHARDT, Medico Consulente a Leysin.
NIERMANS, Architetto.
Dottor d'OELNITZ, Medico degli Ospedali di Nizza.
Dottor E. PERCEPIED, Medico Consulente al Mont Dore.
POITEAU, Ingegnere Civile.
PORTIER, Ispettore Principale degli Stabilimenti iscritti presso la Prefettura di Polizia, Membro del Consiglio d'Igiene Pubblica e di Sanità del Dipartimento della Senna.
Dottor POTTEVIN, Deputato al Parlamento, Membro del Consiglio Superiore d'Igiene pubblica di Francia, Segretario Generale dell'Ufficio Internazionale d'Igiene.
Dottor H. RYAT, Direttore dell'Ufficio Municipale di Vichy.
REDONT, Architetto.
G. H. RISLER, Presidente della Sezione d'Igiene Urbana e rurale al Museo Sociale.
Dottor ROUGET, Medico Ispettore, Professore d'Igiene alla Scuola di Sanità Militare di Val di Grâce.
Dottor ROUSSELOT, Direttore dell'Ufficio Municipale d'Igiene di Saint-Dié.
Dottor E. ROUX, Direttore dei Servizi d'Igiene e di repressione delle frodi presso il Ministero d'Agricoltura, Membro del Consiglio Superiore d'Igiene Pubblica di Francia.
TOURNAIRE, Architetto Governativo.
Dottor DE VALCOURT, Medico Consulente a Cannes.

VAN DER MADE, Ingegnere.
Dottor VERDALLE, Medico Consulente a Cannes.
Dottor VIDAL, Medico Consulente a Grasse.
Dottor WURTZ, Ufficiale Sanitario alla Prefettura di Polizia, Membro dell'Accademia di Medicina, Presidente del Consiglio d'Igiene e di Sanità del Dipartimento della Senna.
Dottor ZUCARELLI, Medico Consulente a Bastia.
Dottor G. RIVIER, Medico residente dell'Ospizio marino S. Giuseppe, di Sybabelle Lacroix (Varo).

In vista del numero rilevante delle questioni che verranno trattate al Congresso, questo è stato diviso in cinque sezioni, di cui riproduciamo la formazione:

PRIMA SEZIONE

Questioni Mediche, Elioterapia, Cure d'aria, ecc.

Presidente:
Dottor GRANJUX.

Vice Presidenti:
Dottor MARCHOUX, Capo Servizio all'Istituto Pasteur, Membro del Consiglio Superiore d'Igiene Pubblica di Francia.
Dottor CRÉPIN, Professore alla Facoltà di Medicina di Algeri, Medico degli Ospedali.

Segretario:
GUILHAUT, Segretario del Consiglio Superiore d'Igiene Pubblica di Francia.

SECONDA SEZIONE

Meteorologia, Climatologia, Eliologia.

Presidente:
J. VALLOT.

Vice Presidenti:
Dottor LALESQUE, Medico Consulente ad Arcachon, Membro corrispondente dell'Accademia di Medicina.
Dottor GUITER, Medico Consulente a Cannes.
Dottor LENOBLE, Medico Consulente a Brest.
Dottor CALOT, Medico Consulente a Berck.

Segretario:
LÉMÉRAY, Professore alla Facoltà di Scienze di Marsiglia, Membro della Società dei Naturalisti di Nizza.

TERZA SEZIONE

Progetti d'impianto ed ampliamento delle Stazioni Climatiche, Termali, Bagni di Mare, Sanatori, Alberghi, ecc.

Presidente:
L. BONNIER.

Vice Presidente:
M. AUBURTIN, Architetto governativo.

Segretari:
A. BÉRARD, Architetto governativo.
J. BONNIER, Architetto con diploma governativo.

QUARTA SEZIONE

Igiene Urbana, Acque Potabili, Acque di rifiuto, Bonifiche.

Presidente:
Dottor E. THIERRY.

Vice Presidenti:
Dottor I. RENAULT, Medico degli Ospedali, Consigliere tecnico sanitario del Ministero degli Interni, Membro del Consiglio Superiore d'Igiene Pubblica di Francia.
Dottor DELEAGE, Medico Consulente a Vichy.

Segretari:
Dottor OTT, Ispettore Dipartimentale d'Igiene Pubblica della Senna Inferiore, Uditore al Consiglio Superiore d'Igiene Pubblica di Francia.
HUNEBELLE, Ingegnere Chimico.

QUINTA SEZIONE

Risanamento dell'atmosfera, costruzione e manutenzione delle strade.

Presidente:
BECHMANN.

Vice Presidenti:
MAHIEU, Ispettore Generale dei Ponti e Strade, Segretario Generale della Associazione Internazionale Permanente dei Congressi della Strada.
Dottor CLITFORD-RICHARDSON, Ingegnere consulente a New York.
Ing. ANTONELLI, di Genova.
G. ANDRÉ, Ingegnere.

Per questo Congresso è pure stato costituito il seguente «Comitato regionale per la Riviera francese».

Presidente onorario:
J. VALLOT, Direttore dell'Osservatorio del Monte Bianco e della Stazione climatologica di Nizza.

Presidente effettivo:
Dott. SARDOU, di Nizza.

Vice-Presidenti:
Dottori GUITER (Cannes), MALIBRAN (Mentone), R. SOREL (Nizza, VIDAL (Hyères).

Segretario:
Dottor M. FAURE, di Nizza.

Tesoriere:
Dottor RAYMOND, di Nizza.

Membri:
Dottori BALESTRE, BRUANT, BONTÀ, BOSSUET, DUPAIGNE, DUTIL, FORNARI, MALGAT, MANQUAT, RÉVILLET, RICHARD, DE VALCOURT, VERDALLE, VIDAL, ed i signori CAZIOT, LÉMÉRAY, MAURY, POIRAULT, DE VILLENEUVE.

In ciascuna sezione saranno posti in discussione uno o più temi che formeranno oggetto di altrettante discussioni, e concluderanno in un voto. Quelli sinora stabiliti si annunciano del maggiore interesse, onde val la pena di dare notizia di ciascuno.

La prima sezione, dedicata particolarmente alla elioterapia e alle cure d'aria, si occuperà di tutte le applicazioni mediche e terapeutiche dell'aria, dell'altitudine e della luce solare. Vi saranno presentate varie re-

lazioni, di cui due sono già fissate: una, del dott. d'Oelnitz, sulla *Elioterapia come complemento della cura climatica*; l'altra, del dott. Léo, sulla *Elioterapia applicata alle ferite di guerra*. In Italia l'elioterapia non solo ha ferventi cultori, ma altresì possiede esempi di attuazione pratica notevolissimi: basti citare le stazioni elioterapiche della città di Genova, dovute all'infaticabile apostolato del prof. Poli di quella città, benefica istituzione che ogni anno risana centinaia di bambini. E così pure l'aeroterapia e le cure d'altezza hanno fra noi valorosi assertori fra i nostri migliori scienziati. Il nostro Paese, anche in questo campo, figurerà a Monaco al primissimo posto.

La seconda sezione, consacrata alla meteorologia, climatologia ed eliologia, avrà un carattere prevalentemente scientifico. Il presidente della sezione, J. Vallot, vi presenterà un rapporto sulla *Climatologia comparata delle regioni litoranee* — tema egualmente importante per la Francia e per l'Italia, essendone nota la varietà dei climi marittimi — ed il dott. Maurice Faure riferirà sulla *Misura delle radiazioni solari*.

La terza sezione studierà particolarmente le norme per gli impianti e gli ampliamenti delle stazioni climatiche, termali e dei bagni di mare, per la costruzione degli alberghi e dei sanatori. Sono annunciate tre relazioni:

1ª Impianti d'insieme delle stazioni idrominerali, climatiche e balneari, del presidente della sezione L. Bonnier.

2ª Impianto degli stabilimenti di cura nelle stazioni idrominerali, climatiche e balneari, dell'architetto Madstrasse.

3ª Costruzione degli alberghi e delle abitazioni private nelle stazioni idrominerali, climatiche e balneari, dell'architetto M. Auburtin.

I lavori di questa sezione rivestiranno certamente la più grande importanza anche per i nostri connazionali. In questa rivista fu più volte largamente dimostrato la incalzante necessità del rinnovamento edilizio delle nostre stazioni di cura, per assicurare ad esse — nella concorrenza del domani — il primo elemento di successo: la modernità degli stabilimenti e il *comfort* del soggiorno negli alberghi e nelle pensioni. Molto si è fatto, da noi, in alcuni dei centri di cura maggiori, moltissimo occorre fare ancora perchè tante acque minerali nostrane, di indiscutibile virtù curativa, sieno convenientemente valorizzate. È prevedibile dunque che dalle discussioni internazionali di Monaco gli interessati potranno riportare un buon bagaglio d'idee e di utili direttive.

La quarta sezione, più specialmente dedicata all'igiene, tratterà delle questioni riguardanti il rifornimento dell'acqua potabile e dell'evacuazione dei rifiuti. Sulla prima riferirà il dott. Dienert, uno specialista in materia; sulla seconda il dott. Dimitri.

Finalmene la quinta sezione dovrà occuparsi delle forme svariate delle contaminazioni dell'atmosfera in rapporto alle officine, alle strade ed alle case. Vi saranno presentate tre relazioni: la prima, del prof. Hugounecq, studierà l'inquinamento dell'aria da parte dei prodotti industriali, gas, fumo e polveri nocive; la seconda — affidata all'ing. Clitford Richardson, di New York, che si è specializzato nello studio dei mezzi di proteggere le strade dalla polvere — tratterà dell'inquinamento dell'aria per le polveri stradali. È questo un problema serissimo, che anche in Italia richiama la perseverante attenzione di valenti studiosi, questione vitale per tutti i luoghi di soggiorno, dato l'enorme sviluppo assunto dal turismo automobilistico. Per ultimo, il terzo rapporto, della professoressa Bouée, si occuperà delle polveri domestiche e del modo di combatterle: ed è tema di incessante attualità anche per noi!

La semplice elencazione degli argomenti che verranno trattati in questo congresso, ne mette in luce l'alta importanza pratica. Noi tutti sappiamo — tutti lo abbiamo detto e non dovremo stancarci di ripeterlo finchè sia necessario — che la grandissima maggioranza delle nostre stazioni di cura lascia assai assai a desiderare dal punto di vista delle installazioni e dell'igiene: è questo uno degli argomenti che vengono tra noi più discussi — basati purtroppo su constatazioni... indiscutibili! — giacchè è vano sperare nel concorso delle clientele forestiere là ove esse trovino stabilimenti primitivi, igiene difettosa, alberghi scadenti, comodità generali meschine. In questo campo la nostra decisa inferiorità di fronte alle grandi stazioni straniere è conclamata: per tale rispetto, adunque, la nostra partecipazione attiva e numerosa al congresso d'igiene di Monaco non potrà che essere di manifesta e grande utilità.

I GIGANTI DELL'ARIA

Lo sviluppo grandioso che anche nel nostro Paese la guerra ha impresso all'aviazione, fa sorgere spontanea la domanda se essa, come si presenta attualmente, ha in sè capacità sufficienti per adattarsi ad applicazioni pratiche della vita pacifica e dell'economia normale.

Il nostro Paese ha dato per il primo in questi ultimi tempi l'esempio di grandi imprese aeree per scopi non direttamente attinenti alla guerra: esse sono state seguite con occhio vigile dalla stampa estera: e naturalmente l'ammirazione non va disgiunta alla valutazione dell'importanza che i nostri sforzi rappresentano per aprire alla nostra industria nuovi mercati.

L'autore di questo articolo tratta con grande competenza di questi « Giganti dell'aria » mettendo a confronto i tipi nostri con quelli stranieri, deducendone ammaestramenti e considerazioni interessantissime.

1. Da qualche tempo si sta assistendo ad un rifiorire di voli non strettamente guerreschi. Qualcuno, come quello di Laureati fra Torino e Londra, ha suscitato grande interesse ed ha avuto vasta eco. Altri, come le 5 ore di Resnati con dieci persone a bordo e le 2 ore e 55' di Baldioli con passeggero fra Newport News, Washington, New York, ridiffondono nella men lontana America nomi nostri. Altro ancora, come quello da Torino a Roma in men di tre ore, rende in meraviglioso risalto la fulmineità del nuovo mezzo. Certo, è infine, che ulteriori prove del genere avremmo avuto in Italia se non fosse sopravvenuto dapprima un improvviso divieto e successivamente la stagione meno adatta.

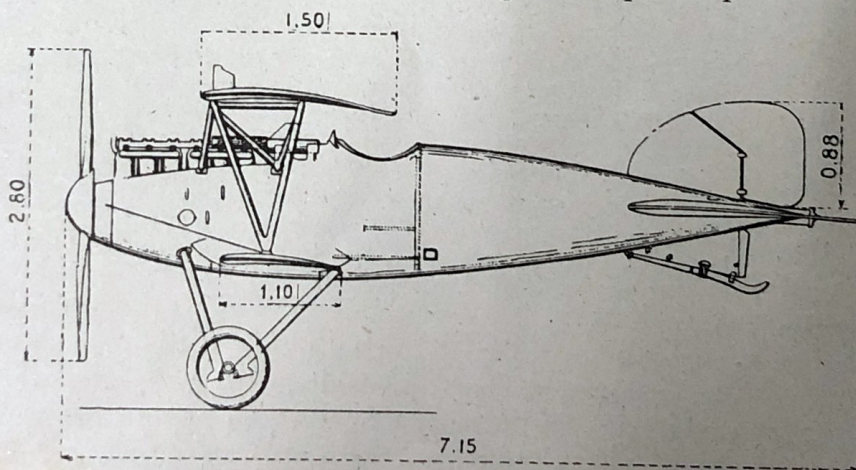
Non sfugga, perchè ha particolare risalto e significato, che tal genere di voli extra guerra è, almeno in questo inizio, una specialità tutta nostra, italiana: nessun altro Stato, in guerra o no, ha fatto e fa, finora, altrettanto.

Perchè mai?

Fra le varie ragioni mi sembra prevalente quest'una: nell'*handicap* della concorrenza industriale, che pur si svolge attiva durante guerra fra paesi alleati, l'Italia è partita ultima rispetto alla Francia ed all'Inghilterra; inferiore industria aviatoria e minore attitudine ad attrezzarsi adeguatamente. Ultima partente, le è necessitato e le necessita uno spunto più rapido a raggiunger gli altri, dove può, ed a farsi luce, aprirsi la via. Questa particolare condizione di cose è stata ed è più evidente ed operante in materia aviatoria sia perchè più in effervescenza che altre, sia perchè più predominata da prevenzioni, sia, infine, perchè più dominata da prospettive avveniristiche. Un esame di quanto sta avvenendo al presente

attorno all'America ed al suo attrezzamento aviatorio, fornirebbe la migliore riprova ai rilievi surriferiti: mentre è stata adunata prima a Parigi, poi a Londra una Commissione interalleata per regolare quanto attiene agli ordini aviatori, si svolge laggiù una gara intensa per la prevalenza dei tipi. Or non è dubbio che se la fama nostra, il nostro nome, fosse pari alle nostre imprese aeree ed alla condizione reale della nostra industria aviatoria, avremmo dovuto e dovremmo vincere senza ostacoli, almeno per un certo lato, nella gara interalleata fra i tipi che l'America presceglie. Chi, infatti, ha compiuto imprese collettive pari alle nostre, con ampi tragitti su terra e su mare, su obiettivi modernamente muniti, a bombardare da l'alto con carichi efficaci?

L'APPARECCHIO TEDESCO DA CACCIA "ALBATROS D I", VISTO IN PIANTA.

2. Più la guerra procede e più l'impiego di guerra dei mezzi aviatorii sospinge verso i due estremi tipi: *apparecchi piccoli e rapidissimi* ed *apparecchi grandi e capacissimi: apparecchi da caccia e apparecchi da bombardamento, pigmei e giganti dell'aria*. Sono i due estremi della specializzazione creata dalla guerra. Un *quid* intermedio è rappresentato dai tipi di apparecchi addetti ai servizi ausiliarî. La distinzione fra i due estremi tipi è così netta da balzare evidente, alla semplice osservazione, a qualunque profano. Fra un Nieuportino, uno Spad (per caccia) ed un Caproni (bombardamento) non vi è possibilità di errore: così nei tipi germanici fra un Albatros D. I, un Ago, un Alberstadt (tipi tedeschi da caccia) ed un Gotha G. III (uno dei tipi tedeschi da bombardamento) non vi può essere equivoco. E la ragione di tal netta distinzione è strettamente tecnica: per la caccia occorrono apparecchi estremamente veloci: ora la velocità non si ottiene, fermi gli altri coefficienti (e cioè per una determinata potenza, un determinato carico, una determinata forma) se non diminuendo le superfici ed aumentando il carico unitario, quindi apparecchi piccolissimi. Al primo anno di guerra la prima specializzazione del genere è sorta in Francia col piccolo biplano Nieuport 80 HP Le Rhone, chiamato appunto «Bebè» per le sue minuscole dimensioni. Da allora anche i tipi caccia si sono aggranditi: sono infatti maggiori i tipi francesi Nieuport 110 HP e Spad, entrambi biplani: saranno ancor maggiori i tipi caccia che sopravverranno. La ragione tecnica di questo progresso di dimensioni, anche nei tipi caccia, sta nel fatto che usufruendo per essi di potenze sempre maggiori e quindi risultandone

L'APPARECCHIO DA CACCIA TEDESCO "ALBATROS D I", VISTO DI FIANCO.

carichi sempre maggiori, è necessario aumentare le superfici essendovi limiti dati per il carico unitario. Il guadagno in tale aumento di potenza e di superfici sta in questo: *che in rapporto all'aumento delle potenze, l'aumento delle superfici è minore ovvero che se anche l'aumento delle potenze sia proporzionale all'aumento delle superfici, risulta minore* (*rispetto all'una e all'altra*) *l'aumento dele resistenze passive, il che dà, in ogni caso* (*ad altri coefficienti uguali*), ***un aumento nelle velocità orarie.***

L'APPARECCHIO DA BOMBARDAMENTO TEDESCO "GOTHA G III", VISTO IN PIANTA.

Che tale sia la tendenza risulterebbe facilmente da un esame di quanto è avvenuto e sta avvenendo presso di noi e presso gli Stati dell'Intesa. Risulta anche esaminando i successivi passi dell'aviazione da caccia tedesca. I primi tipi Fokker — i Fokker E III monoposti sui quali si è fatto tanto ingiusto rumore — avevano 18,50 mq. di superficie portante e 100 HP (Oberusel) di potenza. Gli Albatros D I da caccia attuali hanno 24 mq. di superficie portante e 170 HP (Mercedes) di potenza. I primi eran veloci 160-180 km. all'ora, i secondi son veloci 180-200 km. all'ora. È indubbio che la evoluzione prossima spingerà i tedeschi a montare, sugli ultimi loro tipi caccia, potenze di 220 e 260 HP.

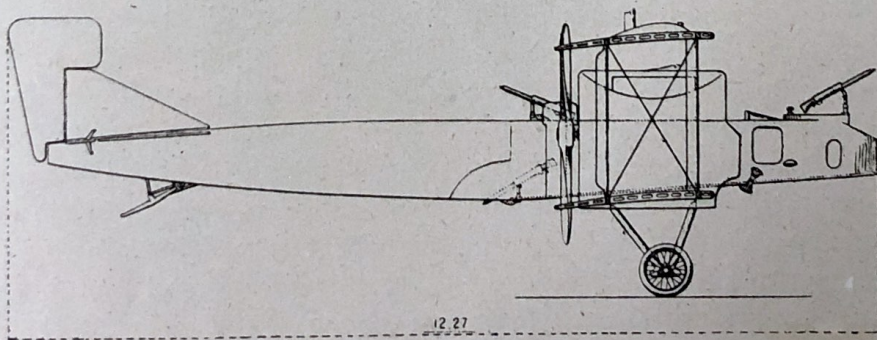
L'APPARECCHIO DA BOMBARDAMENTO TEDESCO "GOTHA G III", VISTO DI FIANCO.

3. Ma dove il processo verso le maggiori dimensioni riesce più evidente è negli apparecchi da bombardamento. Al principio della guerra hanno preteso a tale funzione apparecchi di 20 o 30 metri quadrati di superficie e di 100 o 200 HP di potenza: il mezzo, si capisce, era inadeguato e derivò da questa condizione di cose il primo scetticismo relativo alle offensive aeree. In effetto gli apparecchi da bombardamento, per essere effettivamente, devono avere caratteristiche proprie che nettamente li distinguano da ogni altro e cioè: *devono essere principalmente apparecchi da carico.*

Ma quelli anzidetti non sono apparecchi da carico e non possono essere dotati delle velocità massime proprie agli apparecchi caccia, ma sono e devono essere dotati di velocità medie. Infatti una maggiore capacità di carico non si ottiene, fermi gli altri coefficienti (e cioè per una determinata potenza ed una determinata forma) se non aumentando le superfici e aumentando queste diminuisce necessariamente la velocità. Quindi ancora una grande capacità di carico non si può ottenere se non aumentando insieme e la potenza e la superficie portante; quindi, infine, la tendenza necessaria verso le maggiori potenze e le maggiori dimensioni. Perchè un apparecchio da bombardamento possa adempiere alla sua funzione occorre che esso possa disporre:

di un ampio raggio di azione e cioè di un forte carico di combustibile e lubrificante;

di un forte carico di offesa e cioè di un residuo carico utile (oltre quello occupato dal combustibile e lubrificante) per il trasporto sull'obiettivo di un efficace carico di esplosivi;

di un valido armamento difensivo e cioè mitragliatrici e relativi serventi e munizioni così da potersi difendere contro attacchi

LA FAMIGLIA DEGLI APPARECCHI CAPRONI: DAL PIGMEO MONOPLANO AL GIGANTE TRIPLANO.

di apparecchi caccia nemici indipendentemente da qualsiasi scorta.

Perchè un apparecchio da bombardamento possa adempiere sempre meglio alla sua funzione occorre che questi tre elementi assumano maggiore portata e cioè aumentino i raggi di azione, aumentino i carichi di offesa, ed aumenti l'armamento difensivo. È così che sono risultati i grandi apparecchi, i giganti dell'aria, che nei decorsi anni di guerra sono riusciti a fatica a farsi luce nell'impiego guerresco e che oggi invece costituiscono un elemento primo dal quale si attende l'azione decisiva verso il successo finale.

4. Che la tendenza sia tale quale l'abbiamo più sopra indicata risulterebbe facilmente, anche per questo lato, da un esame di quanto è avvenuto e sta avvenendo presso di noi e presso gli Stati dell'Intesa. Risulta anche rilevando quanto è stato fatto negli ultimi tempi dall'aviazione da bombardamento tedesca. Al principio della guerra i raggi d'azione per gli apparecchi allora non specializzati, addetti alle operazioni da bombardamento erano non più di 150 km. (300 km. di percorso complessivo). I carichi d'offesa difficilmente potevano superare i 100 o 150 kg. di bombe. L'armamento difensivo consisteva tutto in una mitragliatrice servita dallo stesso osservatore. Le dimensioni degli apparecchi di allora erano quelle in uso prima della guerra per apparecchi comuni: vale a dire, per biplani, un'apertura d'ali intorno ai 12 m. e una superficie intorno ai metri quadrati 40. La potenza raggiungeva un massimo di 200 HP. Questo tanto per i paesi dell'Intesa quanto per la Germania.

Attualmente le condizioni sono cambiate per tutti gli Stati in guerra. Tanto presso gli Stati dell'Intesa quanto presso i tedeschi la necessità di aumentare l'entità del carico utile e quindi l'entità delle superfici portanti e delle potenze, ha indotto a creare tipi plurimotori come specializzazione da bombardamento.

Il tipo tedesco più noto, appartenente a tale categoria, è il Gotha G III, tipo bimotore a fusoliera centrale e motori laterali con eliche propulsive con apertura d'ali di m. 23,50, con una superficie portante di circa 100 mq., con una potenza di 540 HP complessivi (due motori Mercedes 260-280 HP), di una lunghezza totale di m. 12,27. È il grande apparecchio tedesco che l'Inghilterra specialmente ben conosce per averlo più volte visto volare sul territorio suo. Il suo carico utile è di circa 1000-1200 kg. complessivi che si possono considerare così distribuiti: 4 ore di volo e cioè 500 kg. di combustibile lubrificante, 3 persone a bordo (un osservatore mitragliere alla punta anteriore della carlinga, un pilota, un altro mitragliere posteriormente alle ali) e 3 mitragliatrici con munizioni relative, kg. 300-350, ed il residuo è il carico di offesa e cioè 3 o 400 kg. per un massimo raggio di azione che in ragione di 140 km. all'ora e con le cautele necessarie, deve restare al disotto dei 250 km. (ovvero sia al disotto di 500 km. complessivi). Da quanto risulta a noi questo tipo tedesco è poco maneggevole e fa parecchie vittime specialmente durante l'istruzione preparatoria dei piloti. Le ragioni di ciò potrebbero apparire diverse: innanzi tutto può dipendere dal comune difetto dei tipi bimotori nei quali l'arresto di uno dei motori determinando un grave spostamento della trazione, impone una pronta manovra di correzione che può causare una grave perdita di velocità; secondariamente può dipendere dal fatto ancora che l'arresto di un motore impedisce di usufruire del residuo funzionante, imponendo la discesa a motori spenti; infine può dipendere dal rapporto fra le superfici principali

(ali) e le superfici secondarie (impennaggio fisso e timoni) e cioè dalla sproporzione di quest'ultime rispetto alle prime.

I tipi dell'Intesa più noti sono, primi fra tutti, i nostri Caproni trimotori, biplani: essi sono impiegati fin dall'inizio della guerra in Francia. Questo non toglie che tanto la Francia quanto l'Inghilterra abbiano tentati tipi propri di grandi apparecchi: così in Francia il Coudron bimotore ed in Inghilterra l'Handley-Page.

È coi tipi di nostra origine che più risalta il progresso e la tendenza verso le maggiori dimensioni. Si giunge così al trasporto per le vie dell'aria di carichi che sembravano, prima della guerra, non adatti a tale mezzo: i 1000 kg. di carico utile sono diventati 3000 e diventeranno ancor più quando man mano verranno aumentate le potenze.

Il risultato di questo moto in cui noi precediamo e gli altri seguono a distanza, è di aver fatto sorgere l'idea della possibilità di grandi offensive aeree capaci di dare risultati salienti o anche decisivi agli effetti militari e politici, e di aver fatto assurgere ad importanza speciale ed a personalità distinta l'aviazione che prima sembrava destinata ad un compito del tutto subordinato. Ed è logico che il focolare di queste idee sia stata principalmente l'Italia appunto perchè prima dispose del mezzo adatto e prima intravide la possibilità di aggrandirlo e di moltiplicarlo così da raggiungere funzione ed effetto di ordine principale.

ERRICO BUGNI.

Un grandioso ristorante elettrico

A buon diritto l'igiene si preoccupa di offrire alle falangi dei lavoratori condizioni di vita tali che l'officina non abbia a danneggiare la salute degli operai: l'operaio tanto più rende quanto più gli è consentito di conservare integre le forze fisiche e intellettuali.

Così ai vecchi laboratori insalubri si vanno man mano sostituendo officine ben riscaldate, aereate, ventilate, senza polverìo molesto e senza odori nauseanti, e son sempre più numerosi gli stabilimenti dotati di lavatoi e di guardarobe, di sale di ritrovo e di refezione. Ma si può andare ancora più in là; la rivista *Pro Familia* dà infatti notizia della iniziativa di un grande industriale parigino, l'ing. Andrea Citroën, il quale ha fatto sorgere, per gli operai delle sue officine, un grandioso ristorante elettrico, che fornisce un'alimentazione sana, razionale e a buon mercato.

La cosa ha grande importanza dal lato sociale, ma ha interesse non minore come curiosità.

È infatti meraviglioso che in meno di mezz'ora si servano nel ristorante elettrico ben 2700 pasti, per modo che con tre serie successive si possono fornire 8000 colezioni ed altrettanti pranzi. D'altra parte non è meno notevole che un lavoro così imponente possa essere disimpegnato da 18 persone in cucina e 96 serventi nella sala, oltre un direttore e una sorvegliante.

Ogni pasto è identico per tutti gli ospiti e comprende minestra, un piatto di carne, un piatto di legumi e frutta: però ogni giorno la qualità dei cibi si muta per ottener la necessaria varietà.

Ogni gruppo di 240 consumatori rappresenta un settore distinto con un colore determinato. Si hanno dieci settori nel gran salone terreno degli operai, e un solo settore di 300 coperti al primo piano per gli impiegati.

Al mattino tra le undici e mezzodì i 240 piatti di ogni settore sono deposti sulle tavole calde corrispondenti. I carrelli elettrici trasportano le casse di alimenti correndo in una larga corsia situata tra le tavole e il muro del ristorante. Otto serventi per ogni gruppo prendono allora i piatti e li collocano sulle tavole calde: pongono la frutta sui ripiani e le bevande nelle ghiacciaie.

Si attendono allora gli operai; ciascuno di essi ha una carta che è del colore del proprio settore — come del resto i bracciali delle serventi — e sulla quale son segnati il numero della tavola e del posto. Al cessar del lavoro a mezzodì essi si recano al loro posto. Un quarto d'ora più tardi il direttore girando un commutatore accende tutte le lampade elettriche dei vari settori. Questo segnale luminoso indica alle serventi che deve incominciar la distribuzione del primo piatto. Ciascuna d'esse in due o tre minuti serve tutto il suo gruppo, e bastano 5 serventi ogni 240 consumatori. Dieci minuti dopo si riaccendono le lampadine e si serve la carne: altri dieci minuti più tardi si servono i legumi, poi la frutta e il caffè sempre collo stesso metodo. Alle 12,50 il pasto è finito e gli operai hanno ancora 40 minuti di ricreazione.

Contemporaneamente al primo piano mangiano i 300 impiegati dello stabilimento.

Il costo di un pasto ordinario, nonostante il rincaro attuale, è di fr. 1,50: con piccoli supplementi di spesa si può ottenere poi qualche miglioramento sul pasto stesso.

Materiale ferroviario interamente metallico.

In questi momenti in cui del ferro non si fanno che armi, si costruiscono veicoli ferroviari tutto in legno; ma la tendenza comune, che sarà certamente ripresa al cessar della guerra, è per l'abbandono delle strutture lignee o miste e per l'adozione di quelle interamente metalliche.

Le ferrovie americane hanno introdotto da tempo i carri merci in acciaio, dei quali si è incominciato a diffonder l'uso anche in Europa. Ora si tratta di estendere l'impiego esclusivo dell'acciaio alle carrozze per viaggiatori. Per i carri la costruzione interamente metallica offre il vantaggio di consentire l'aumento della portata da cui consegue la riduzione del costo dei trasporti. Solo scartando il legno si sono potuti fare carri di capacità eguale a quella di una piccola nave, cioè fino a 90 tonnellate, con una notevole economia di peso morto.

Per le carrozze l'economia del peso importa meno o non importa addirittura, giacchè altre ragioni tendono a far crescere sempre più il peso a vuoto (si può calcolare che in meno di vent'anni il peso delle vetture di prima classe sia salito da 500 a 1000 chilogrammi per posto); ma l'adozione delle strutture metalliche giova da un altro punto di vista assai più interessante. Il veicolo di acciaio oppone agli urti una resistenza molto maggiore e perciò riesce meno pericoloso per la vita dei viaggiatori nel caso di collisioni o di sviamenti, del che si sono avuti parecchi esempi, ricordati in un recente rapporto dell'*Interstate Commerce Commission*, l'alta magistratura federale in fatto di traffico.

Nello sviamento, avvenuto a Hyde Park, Stato di New-York, di un treno che correva alla velocità di 95 chilometri l'ora, alcune carrozze di lusso caddero da un rilevato molto alto sull'acqua ghiacciata del fiume Hudson. Quattro di queste carrozze, interamente in acciaio, restarono, malgrado l'urto e la caduta, completamente intatte. La quinta carrozza, che era di legno e di costruzione antica subì avarie e fece molte vittime.

Egualmente in una terribile collisione avvenuta presso East Corming, ancora nello Stato di New-York, una vettura completamente in acciaio restò assolutamente intatta fra due veicoli di legno, una vettura ordinaria per viaggiatori ed un *wagon-lit* di costruzione classica, che andarono in ischegge.

In qualche caso si son visti perfino i vetri delle vetture metalliche mantenersi intatti, malgrado la gravità dell'urto, e ciò in grazia della grande rigidità di tutta la costruzione. Così avvenne allorchè, essendo sviato un intero treno diretto in piena velocità alla biforcazione di Monmouth, sulla ferrovia di Pennsylvania, i 200 viaggiatori se la cavarono senza la più piccola ferita.

Si tenga presente che negli urti il vagone completamente metallico si comporta in modo diverso dagli ordinari. In questi ultimi essendo la cassa in legno sovrapposta al telaio di ferro, quando si verifica un urto, la cassa si stacca dal telaio ed è proiettata violentemente contro quella del veicolo attiguo. Ciò non può avvenire pel carro metallico che ha la cassa connessa al telaio, col quale forma una struttura unica.

Altro vantaggio è quello della incombustibilità. Nelle carrozze metalliche il materiale combustibile si limita a quella piccola quantità occorrente per le decorazioni interne ed agli accessori di tappezzeria. Esse sfuggono, quindi, al pericolo d'incendio che accompagna ogni disastro, specialmente se si tratta di treni illuminati ad olio od a gas. E si sa quanto un incendio possa rendere più gravi gli effetti di un disastro.

L'aumento della velocità dei treni sulle nostre ferrovie.

Togliamo dalla Relazione della *Commissione Parlamentare per l'esame dell'ordinamento e del funzionamento delle Ferrovie dello Stato* la seguente tabella che pone in evidenza come dal 1905 al 1914 fosse cresciuta la velocità dei nostri treni. La guerra ha sospeso ed interrotto i nostri progressi ferroviari, ma non li ha distrutti, in quanto gli elementi (materiale ed organizzazione) che li avevano resi possibili sono pronti a riprendere la loro funzione, non appena le difficoltà siano cessate. Non è quindi inopportuno ricordare i progressi della velocità oggi che i viaggiatori sono su molte linee obbligati a servirsi di treni che viaggiano con la lentezza dei treni merci.

La tabella indica in ore e minuti il tempo

occorrente al percorso delle principali linee col treno più celere esistente rispettivamente nel gennaio 1905 e nel gennaio 1914. La velocità che risulta dividendo le lunghezze dei percorsi, anch'essi indicati nella tabella, pel tempo impiegato è quella che si dice *velocità commerciale*, cioè la velocità effettiva, che comprende anche il tempo perduto nelle fermate ed è la sola che interessi il viaggiatore.

Come si vede, salvo una eccezione, per tutte le linee considerate si è avuto un notevole acceleramento nella marcia dei convogli.

LINEE	Lunghezza km.	Tempo occorrente per l'intero percors.		Velocità commerciale	
		Genn. 1905 ore, min.	Genn. 1914 ore, min.	Genn. 1905 km. all'ora	Genn. 1914 km. all'ora
Modane-Torino-Roma	758	18,40'	14,45'	40,6	48,1
Milano-Firenze-Roma	665	12,15'	11,50'	54,3	56,2
Bologna-Venezia	160	2,53'	2,34'	55,5	62,3
Bologna-Brindisi	761	16,30'	13,3'	46,1	58,3
Torino-Venezia	415	8,23'	7,25'	49,5	56,0
Roma-Napoli	249	5, 5'	4,10'	48,9	59,8
Roma-Napoli-Reggio-Siracusa	930	23,51'	20,40'	38,9	45,0
Roma-Napoli-Reggio-Palermo	978	24,40'	21,40'	46,0	45,1
Venezia-Pontebba	205	4,26'	4,17'	46,2	47,9
Napoli-Brindisi	386	10'33'	10,47'	36.6	35,8
Metaponto-Reggio	430	16,10'	9,17'	26,6	46,3

Sulla Metaponto-Reggio, che prima non aveva treni diretti, l'esercizio di Stato fece salire la velocità di circa il 90%; sulla Bologna-Brindisi del 26; sulla Roma-Napoli del 23; sulla Modane-Torino-Roma del 18; sulla Torino-Venezia del 14; sulla Bologna-Venezia del 13; e del 4% sulla Milano-Firenze-Roma, che era già servita bene dai treni direttissimi della Rete Adriatica.

I problemi di trasporto in America.

Secondo ne scrive il *Génie Civil* i problemi di trasporto in America si presentano talvolta sotto un aspetto estremamente difficile. A New York, per esempio, si può dire che ancora il problema non sia stato risoluto.

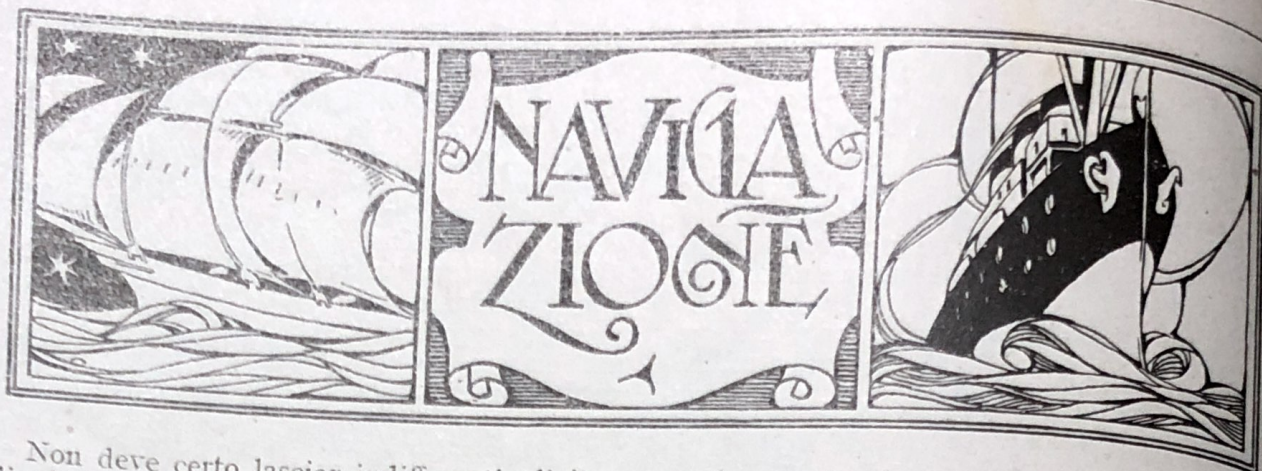
Lavori importanti sono in corso per la creazione di nuove linee sotterranee o «subways» e per l'aumento di potenzialità della ferrovia sopraelevata o «Elevated»: a questi due sistemi di trasporto si aggiungono i *surface cars* che sono i nostri *tramways*. Si valuta il numero dei viaggiatori da trasportare ogni ventiquattro ore a 3 milioni in tempi normali; in periodi straordinari, per esempio nei giorni di festa, questo numero sale a 5 milioni.

La congestione dei trasporti è estrema a New York la mattina e la sera, specialmente nella ferrovia sotterranea. È perciò che, mentre si attende alla costruzione di nuove linee, si aggiunge a quelle esistenti il terzo binario che si fa servire al mattino in un senso, alla sera in senso opposto, per un'ora e mezza alla volta.

Molti viaggiatori vengono in città dai sobborghi o dai centri vicini e la popolazione mobile, appartenente al mondo degli affari si accresce continuamente, in ragione del continuo sviluppo che la città stessa assume mercè la costruzione dei «grattacielo», uno dei quali, il «Woolworth Building» sorto recentemente, ha 55 piani e dà ricovero a ben 10.000 persone.

Nel settembre 1916 essendo scoppiato uno sciopero sulle tramvie e sull'«Elevated» tutto il traffico si riversò sulla sotterranea, che in quei giorni di straordinaria affluenza dovette trasportare, fra le 7,30 e le 19,30 della giornata, 400.000 viaggiatori in più del solito. I treni diretti si seguivano ad un minuto d'intervallo ed erano composti di 10 vetture. I treni omnibus, composti di 6 vetture, si seguivano a due minuti. Siccome ogni vettura può contenere 46 viaggiatori seduti e 116 in piedi, in totale 162, ogni minuto erano offerti 2106 posti e ogni ora 126.360. Siccome in un'ora lo stesso posto è occupato più di una volta, il numero di viaggiatori effettivamente trasportati è certamente molto maggiore.

Altra cosa rimarchevole a New York in fatto di ferrovie sono le stazioni, alcune delle quali recentemente aperte all'esercizio raggiungono una grandiosità senza esempio. Esse non sono, come nell'uso europeo, riservate al solo servizio dei treni, ma costituiscono dei centri commerciali ricchi di negozi, di alberghi, ristoranti, ecc.

Le due stazioni più grandi sono quella della Ferrovia di Pennsylvania e quella della *New York Central Railroad* (detta «Grand Central Terminal»), che giungono entrambe alla penisola di Manhattan, vale a dire nel centro di New York. La prima è allacciata alle linee che ad essa fanno capo mediante gallerie che passano sotto l'Hudson e sotto l'East River, e sono esercitate a trazione elettrica. La seconda ha pure un grande valore architettonico, oltre ad essere universalmente ammirata per la sua distribuzione interna, che la rende una delle più comode e confortevoli. Il viaggiatore trova nel suo passaggio tutto quello di cui può aver bisogno: magazzini di ogni genere, oggetti di vestiario, materiale fotografico, ristoratori, venditori di libri e di giornali, sale di aspetto e di lettura. Vi è poi la comunicazione diretta con un grande albergo al quale il viaggiatore in arrivo può accedere senza alcun disturbo. I binari sono disposti su due piani, uno per i treni diretti, l'altro per gli omnibus. È costata 190 milioni di dollari, vale a dire circa un miliardo di lire.

Non deve certo lasciar indifferenti gli italiani, i quali devon vederne minacciato l'avvenire del porto di Genova, il vivo movimento che in Francia va delineandosi a favore della **Navigazione del Rodano.** È notevole a tal riguardo un articolo apparso recentemente sul *Je sais tout*, nel quale Edoardo Herriot, il sindaco di Lione, un entusiasta, come è noto, della navigazione interna, mira a volgarizzare ed a portar a conoscenza del gran pubblico i termini del problema che già i tecnici si sono posti per utilizzare a favore della Francia questa gran via di acqua.

Si vuole ad ogni costo metter in valore il gran fiume che solca il territorio francese da Marsiglia a Lione, e che di là permette la penetrazione verso Ginevra da una parte, verso Basilea e Strasburgo dall'altra. E al Reno tedesco si contrappone audacemente il Rodano francese dal quale si attendono benefici altrettanto grandi di quelli che la Germania ottenne dal suo maggior fiume.

La Germania, si dice, ha avuto la sua politica scientifica del Reno, grazie alla quale l'uomo ne ha domata la forza selvaggia. Il tonnellaggio dai 6.000.000 di tonnellate a cui ammontava nel 1880 è salito rapidamente ai 30.000.000 del 1900 eguagliando da solo tutti i fiumi ed i canali della Francia presi insieme: ed intanto che si aumentava la capacità dei natanti ed il tirante d'acqua del fiume, si dava ogni cura all'attrezzamento che faceva progredire formidabilmente il commercio e le industrie delle rive: ed infine si creavano quei grandiosi porti interni dei quali basta ricordar quello di Ruhrort-Duisburg, che ha superato il tonnellaggio di Amburgo!

Perchè — si chiede l'Herriot — non farà la Francia pel Rodano quanto già fece la Germania pel Reno? Davvero che ne val la pena poichè alla Francia è data la fortuna di posseder la sola arteria fluviale che dal Mediterraneo risalga verso l'Europa centrale: perchè la Francia non vorrà tentare di attrarre a sè togliendola al traffico del Reno tutta la parte del movimento che si potrà avviare dai paesi mediterranei al centro di Europa?

Certo il Rodano non si trova nelle favorevolissime condizioni in cui è il Reno. Esso in Francia ha un corso di 522 chilometri, ma la sua pendenza è tripla di quella del Reno, il suo deflusso è assai variabile, e in parecchi punti la sua profondità è assai piccola. La pendenza media da Lione al mare è di m. 0,50 per chilometro, mentre il Reno da Mannheim al mare non ha che una pendenza di m. 0,18. Il deflusso poi ha variazioni grandissime: nel 1884 a valle della confluenza della Durance si osservò una portata di 370 mc. mentre nel 1856 si era avuta una portata massima di 13.900 mc. Sono queste indubbiamente gravi difficoltà. Ma — continua l'Herriot — è forse il caso di spaventarsene pei tecnici moderni? Quando si pensi che il Rodano potrà fornire con opportuni impianti idroelettrici ben 250.000 cavalli di forza, si dovrà convenire che in questo tesoro vi sia tanto da incoraggiare all'intrapresa e da assicurare lo sviluppo della navigazione non solo, ma da sopperire ai bisogni dei numerosi impianti meccanici che essa richiederà nelle difficili condizioni altimetriche in cui verrà a svolgersi.

Si tratta senza dubbio di un progetto assai ardito, che tuttavia è propugnato da un gruppo di coraggiosi e che, essendovi cimentato l'amor proprio nazionale, non mancherà di aver tutto l'appoggio della nazione francese.

* * *

Ciò che del resto non deve recar maraviglia ove si pensi alle ardue difficoltà che i tecnici francesi hanno saputo superare nella costruzione, tuttora in corso, del **Canale da Marsiglia al Rodano.**

Questo canale, di cui si iniziò la costruzione nel dicembre del 1903, e che, malgrado la guerra sopravvenuta, verrà aperto nel 1919, ha lo scopo di aprire al porto di Marsiglia l'entroterra percorso dal Rodano, quell'entroterra che ulteriori lavori permetteranno anche meglio di servire come si è sopra accennato.

Il canale incomincia ad Arles, ed in realtà non è che la prima tratta della sistemazione del Rodano che dovrà permettere di risalir il fiume con natanti di mole rilevante. Da Arles, sfruttando i terreni paludosi del basso Rodano, e giovando a prosciugarli, scende a Martigues, presso lo stagno di Berre: e poichè questo stagno è separato dal mare da una catena di colline, la catena del-

l'Estaque, che ha l'altezza massima di 279 m., nell'ultimo tratto si apre la via con una galleria di oltre 7 chilometri di lunghezza.

È questa l'opera più maravigliosa di tutto il canale, ed è in grazia di essa che si evitano le ventiquattro chiuse che non si era esitato di progettare per superare i dislivelli per salire e scendere i due lati della suddetta catena collinosa: chi rammenti non solo l'ingente spesa che assorbono gli impianti di chiuse, ma il forte incaglio che recano alla navigazione, sia per le necessità di esercizio, sia per le perdite di tempo che inevitabilmente accompagnano la manovra delle chiuse, comprende perchè si sia affrontata la difficoltà dello scavo d'una galleria tanto grandiosa.

Il canale che nel suo profilo ordinario ha la larghezza di 20 metri, nella galleria si restringe alquanto fino ad aver 16 metri per lo specchio d'acqua, oltre a due banchine laterali di 2 metri per i locomotori destinati all'eventuale traino dei natanti.

Da questo solo dato il lettore può formarsi un concetto dell'importanza dell'opera eseguita, opera che merita particolare considerazione da parte degli italiani, i quali, per la natura del loro paese potrebbero in avvenire esser indotti all'adozione di provvedimenti analoghi. Aggiungeremo tuttavia che l'altezza della volta ellittica del canale sul fondo è di m. 14.40, che la sezione ne risulta di circa 300 mq., cioè sei volte quella di una galleria ferroviaria a doppio binario e che quindi essendo la lunghezza della galleria di oltre 7 chilometri, il volume del materiale estratto ammonta a 2.200.000 mc., ossia più del doppio di quello ricavato dalla galleria del Sempione, che pure è la più lunga del mondo! Nè deve tacersi che le condizioni di scavo, già difficili per le dimensioni della galleria, furono assai aggravate dalla natura dei terreni, spesso franosi ed incoerenti.

Il canale da Marsiglia al Rodano è costrutto per natanti da 900 tonnellate con un'immersione massima di m. 2.75, rimorchiati dalle rive o da galleggianti. Data la larghezza del canale, due convogli potranno incrociarsi comodamente viaggiando in senso opposto.

La spesa dell'opera fu preventivata in 91.400.000 franchi, ma per la sola galleria se ne spesero 55.600.000, talchè si prevede che il consuntivo supererà i 100 milioni di spesa. Senonchè l'utile che dall'opera si ripromette, soprattutto nella diminuzione del costo del trasporto per le merci povere (legna, carbone, pietre e simili) che si calcola ad un terzo od un quarto meno del tasso chilometrico richiesto per ferrovia, compenserà senza dubbio l'ingente somma investita.

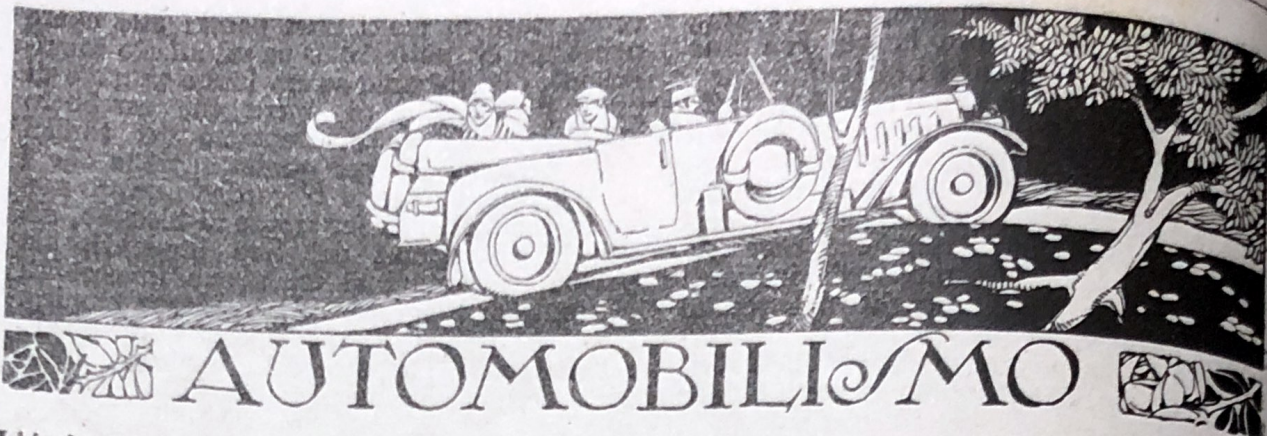
***

Negli ultimi anni che precedettero la guerra attuale avvenne in Francia quel che avvenne pure in molti altri paesi: alle opere pubbliche si destinarono mezzi affatto insufficienti, distribuendo su un lungo numero di anni l'esecuzione di opere che sarebbero state urgenti per l'incremento dei traffici della nazione. Fu per questa ragione che i porti gradualmente si trovarono sempre meno in condizioni di far fronte al bisogno, sia per la ristrettezza dei loro impianti, sia perchè essi ormai si trovavano invecchiati di fronte ai progressi della moderna tecnica. E poichè invece affatto opposte erano le direttive statali da parte delle nazioni che attualmente ci sono nemiche, così avvenne che allo scoppio della guerra anche la Francia si trovò in condizioni sfavorevolissime nei riguardi dei suoi impianti pubblici. Le difficoltà dei trasporti che furon conseguenza dello stato di guerra non fecero che viemmeglio accentuare simile deficienza, e così persuasero anche i più restii della necessità di riguadagnare il tempo perduto, e ciò senza aspettar la fine della guerra, poichè è evidente l'interesse di esser pronti a lottare vigorosamente e nelle migliori condizioni alla ripresa dei commerci che avverrà dopo la guerra, mentre d'altro canto nello stesso periodo bellico grande è il giovamento che può dare ogni miglioria introdotta nel funzionamento dei trasporti.

Per queste ragioni soprattutto la Francia si preoccupa ora dell'**ampliamento del porto di Rouen.** Va notata la grande importanza di questo porto fluviale, che costituisce il raccordo del porto marittimo dell'Havre, col quale rivaleggia, alla navigazione fluviale sulla Senna.

Già dal 1910 pel fatto che le navi dovevano attendere a lungo prima di poter accostare le banchine, si era pensato a lavori di ampliamento: si dovevano cioè aggiungere 6 chilometri di banchine, e si doveva migliorare ed approfondire la zona marittima della Senna, in modo che le navi potessero raggiungervi un'immersione di 9 m.

Ora si stanno scavando i bacini delle praterie di Saint-Gervais, che comprenderanno due darsene separate da un terrapieno largo 160 m. Si avranno così 4 km. di banchina in riva a bacini comunicanti direttamente colla Senna senza intermedio di chiuse. A valle di questi bacini si stanno costruendo e sistemando altri due km. di banchina. Ma non basta: più a valle ancora sulla riva sinistra della Senna si sistemeranno altri 5 km. di banchine, che termineranno in un vasto bacino, scavato là dove oggi non si hanno che praterie, e che avrà la lunghezza di un chilometro: grazie alla disposizione sua, tale bacino permetterà di utilizzare altri 4 km. di nuove banchine.

Si tratta dunque di un ampliamento notevolissimo, il quale mostra una volta di più come in Francia l'importanza dei traffici fluviali sia entrata nella convinzione non solo delle sfere dirigenti, ma di tutto il popolo.

AUTOMOBILISMO

L'industria automobilistica italiana.

Il volume di statistica speciale, pubblicato recentemente dal Ministero delle Finanze, ci informa *Minerva*, offre dati molto interessanti circa lo sviluppo dell'industria automobilistica in Italia. Nel breve corso di pochi anni l'esportazione di automobili dall'Italia si è quasi triplicata, e risulterà forse più che quadruplicata alla fine del corrente anno.

Uno degli effetti della guerra è stato naturalmente quello di limitare e quasi di sopprimere la produzione di vetture da turismo, mentre per contro la produzione di autocarri si è accresciuta sino a raggiungere cifre fortissime, come si vede dalla seguente tavola illustrativa:

ESPORTAZIONE ANNUALE.

	AUTOCARRI	VETTURE	TOTALE
1911 . . .	L. 2.236.072	L. 29.127.875	L. 31.363.947
1912 . . .	» 2.929.580	» 35.786.180	» 38.715,760
1913 . . .	» 2.305.470	» 81.875.457	» 84.180.937
1914 . . .	» 4.037.325	» 36.634.670	» 40.671.995
1915 . . .	» 35.830.400	» 27.550.575	» 63.380.975
1916 . . .	» 74.663.100	» 9.515.150	» 84.178.250
1917 (*) .	» 45.171.140	» 1.516.916	» 46.688.056

(*) A tutto aprile.

In questo momento l'Italia, a simiglianza delle nazioni alleate, sta dedicando tutte le sue energie alla produzione di materiale bellico, di cui le automobili rappresentano il capitolo più notevole di esportazione. Sono la Francia e la Russia i paesi che ricevono da noi il maggior numero di tali veicoli:

	IN FRANCIA (numero dei	IN RUSSIA veicoli)
1914	554	120
1915	1889	503
1916	4793	743
1917 (*)	1808	1089

(*) A tutto aprile.

Anche qui si noterà che durante i primi 4 mesi del 1917 la Russia ha importato dall'Italia un numero di automobili più grande che nell'intiero anno 1916. Quanto alla Francia, si calcola che, in quest'anno, ne importerà complessivamente circa 6.000.

L'automobile strumento d'igiene.

Gli igienisti che amano spesso scagliarsi contro le automobili per il loro rumore, la polvere che sollevano, e i disturbi nervosi cui possono dar motivo nei pedoni, specialmente donne, trascurano il lato benefico dell'automobilismo. Poichè esso ha un lato benefico, come ci apprende *España Automovil*.

Noi conosciamo di quante infezioni siano cause le mosche e sappiamo che i detriti animali, i pozzi neri e i letamai sono il ricettacolo delle uova che la fermentazione dischiude.

Ora, nelle grandi città le mosche tendono a scomparire per due motivi: perchè la sostituzione del motore al cavallo riduce i detriti; e perchè la gasolina, i grassi lubrificanti e tutti i residui della pulizia dei veicoli e dei *garages*, mescolati con acqua, innaffiano condutture e pozzi neri, e creano un ambiente sfavorevole allo sviluppo delle larve.

Così, aggiunge la rivista, quanto non si era raggiunto in molti anni di assidua propaganda, per la distruzione di questo potente agente di contagio, viene rapidamente ottenendosi in virtù dell'automobilismo.

Lavanderia automobilistica.

La pulizia delle automobili viene comunemente eseguita dallo *chauffeur*, che non prende sul serio tale mansione o dagli operai del *garage*.

In entrambi i casi, la corretta presentazione delle vetture lascia spesso molto a desiderare. E il problema sarebbe sempre stato di difficile soluzione senza lo spirito pratico americano.

In Detroit, pieno centro dell'automobilismo *yankee*, è stata fondata una lavanderia automobilistica, *Automobile laundry*, che si incarica unicamente del servizio di pulizia. Con 16 operai e un macchinario completo si compie un lavoro perfetto che dà una media, nelle 12 ore, di 100 vetture pulite.

Ogni sezione adempie un incarico particolare. Nelle prime sezioni l'automobile è liberata dagli accessori, puliti in un reparto speciale. Quindi si doccia e si netta la carrozza, e quando questa bisogna è terminata ricompaiono e sono messi a posto gli accessori fiammanti.

Tutto ciò: spolveratura, insaponatura, asciugatura ad aria compressa, lucidatura, costa, se dobbiamo credere a *España Automovil*, un dollaro e mezzo.

La responsabilità dell'albergatore pei furti.

L'editore Quintieri ha pubblicato, nella sua bella collezione di « Minimi » un volumetto dell'on. Arnaldo Agnelli, il quale, dando ancora una prova della sua instancabile operosità e della versatilità con cui attende alla sua fattiva opera di deputato e di sociologo, ha voluto ampiamente trattare un tema di natura alberghiera. E cioè della *Responsabilità dell'albergatore pei furti*.

L'autore ha apposto al volumetto la dicitura « appunti di dottrina e di giurisprudenza » ma tale modesta dicitura non può impedire a noi di dire che si tratta, invece, d'una trattazione ampia ed esauriente del tema propostosi: infatti l'on. Agnelli ha fatto una minuta e severa disamina della legge com'è, come si applica, come si dovrebbe riformare.

La prima parte del lavoro è la riproduzione di una conferenza che l'on. Agnelli tenne a Milano qualche anno fa, alla Scuola per gli addetti d'albergo, istituita per iniziativa del *Touring Club Italiano*, e nella quale egli trattò, con la competenza universalmente riconosciutagli, dei famosi articoli del Codice civile italiano (1866, 1867, 1868) nonchè di quegli altri due (1341 e 1348) che sono da essi implicitamente richiamati.

Ma una idea esatta della legge si ha soltanto conoscendone i modi di applicazione e la elaborazione dottrinale, e perciò l'on. Agnelli ha voluto ricordare nella seconda parte del lavoro, tutte le massime di giurisprudenza e gli articoli più importanti, pubblicati nell'ultimo decennio, sulle riviste giuridiche italiane, ricercati con grande diligenza e ordinati con efficace praticità. Ai profani potrà sembrare, questo, tema di lieve importanza; ma non è; e lo dimostra l'opera vasta e complessa, cui attesero uomini di valore e di dottrina, quali Anfossi, Campogrande, D'Amelio, Fubini, Giannini, Giovene, Sacerdoti, Schoulz.

La terza parte del volumetto è dedicata alla relazione che il compianto Camillo Finocchiaro-Aprile — allora Guardasigilli — propose alla designata riforma della legge e alle due relazioni parlamentari compilate dallo stesso on. Agnelli.

Certo i tempi che volgono non sono i più propizi per reclamare una discussione della progettata riforma, la quale ha interesse per un numero sì grande di industriali alberghieri; ma ben dice l'on. Agnelli: la pubblicazione ha voluto avere, ed ha raggiunto, lo scopo di tener viva la questione, in attesa del giorno — che non speriamo lontano — in cui i lavori preparatorii, ormai completi, possano essere tolti dagli archivi ove riposano e la riforma si discuta.

Intanto, perchè i nostri lettori possano rendersi conto dell'importanza della riforma poniamo a raffronto gli articoli del Codice civile che, oggi, disciplinano la materia della responsabilità degli albergatori per furti, e quelli del progettino per la riforma.

LA LEGGE VIGENTE
(*Codice civile*)

Art. 1866. — Gli osti e gli albergatori sono obbligati, come depositari, per gli effetti portati entro i loro alberghi dal viandante che vi alloggia: il deposito di tali effetti deve riguardarsi come un deposito necessario.

Arti. 1867. — Essi sono obbligati per il furto o per il danno arrecato agli effetti del viandante, nel caso che il furto sia stato commesso, o che il danno sia stato arrecato dai domestici o dalle persone preposte alla direzione degli alberghi, o da estranei che li frequentano.

Art. 1868. — Essi non sono obbligati per i furti commessi a mano armata o altrimenti con forza maggiore, o per negligenza grave del proprietario.

Per maggior chiarezza occorre riportare l'art. 1865, nonchè gli articoli 1341 e 1348 che sono implicitamente richiamati in queste disposizioni:

Art. 1865. — Il deposito necessario è sottoposto a tutte le regole del deposito volontario, salvo quanto è disposto dall'art. 1348.

Art. 1341. — Non è ammessa la prova per mezzo di testimoni di una convenzione sopra un oggetto, il cui valore eccede le lire cinquecento, ancorchè si tratti di depositi volontari.

Non è neppure ammessa tale prova contro od in aggiunta al contenuto in atti scritti, nè sopra ciò che si allegasse essere stato detto avanti, contemporaneamente o posteriormente ai medesimi, ancorchè si trattasse di somma o valore minore di lire cinquecento.

Resta però in vigore quanto è stabilito nelle leggi relative al commercio.

Art. 1348. — Le dette regole (1) soggiacciono anche ad eccezione, ogniqualvolta non è stato possibile al creditore di procurarsi una prova scritta dall'obbligazione contratta verso di lui, ovvero il creditore ha perduto il documento che gli serviva di prova per iscritto in conseguenza di un caso fortuito impreveduto e derivante da forza maggiore.

(1) relative alla prova testimoniale.

Il primo caso si verifica:

1º Nelle obbligazioni che nascono dai quasi-contratti, dai delitti o quasi-delitti;

2º Nei depositi necessari fatti in caso d'incendio, rovina, tumulto o naufragio, ed in quelli fatti dai viaggiatori negli alberghi dove alloggiano, od ai vetturini che li conducono, e tutto ciò secondo la qualità delle persone e le circostanze del fatto;

3º Nelle obbligazioni contratte in caso di accidenti impreveduti che non permettessero di fare atti per iscritto.

II. PROGETTO PER LA RIFORMA
(concretato fra Ministero e Commissione parlamentare)

Art. 1. — Gli albergatori sono responsabili, alle condizioni e nei limiti stabiliti nell'articolo seguente, per la sottrazione o distruzione o deterioramento delle cose apportate dalle persone a cui essi, nell'esercizio della loro industria, hanno dato alloggio.

Si considerano come albergatori, agli effetti della presente legge, anche i locandieri e gli osti.

Art. 2. — Agli effetti del precedente articolo la responsabilità è illimitata:

1º Per le somme di denaro, i titoli di credito di ogni specie e gli oggetti preziosi o comunque di notevole valore, quando siano stati affidati in speciale custodia all'albergatore o ai preposti all'albergo, o quando sia stato rifiutato un mezzo di custodia.

2º Se il danno sia imputabile a colpa grave dell'albergatore o dei membri della sua famiglia o del personale da esso dipendente.

In ogni altro caso, la detta responsabilità è limitata al valore di quanto sia sottratto o distrutto o deteriorato, fino alla concorrenza di lire mille per ciascuna delle persone albergate.

Cessa interamente la responsabilità dell'albergatore quando venga provato essere il danno imputabile a colpa grave dell'albergato o di persone che lo accompagnano o lo visitano o sono al suo servizio; e parimenti cessa quando il danno risulta dipendente da forza maggiore o dalla natura della cosa depositata.

Art. 3. — È fatto obbligo alla persona alloggiata di dare avviso del danno all'albergatore subito dopo averne acquistato conoscenza. In caso contrario, cessa la responsabilità dell'albergatore, salvo il disposto del numero 2 dell'articolo 2.

Art. 4. — Non valgono ad escludere la responsabilità dell'albergatore le dichiarazioni da lui fatte anche mediante avvisi nei locali dell'albergo, intese a declinare o a limitare tale responsabilità, o a subordinarla a condizioni non stabilite dalla legge.

Art. 5. — Gli articoli 1866, 1867 e 1868 del Codice civile sono abrogati.

Per la dignità di un'industria.

L'ing. Mario Bertolini, che col grado di tenente di artiglieria, compie valorosamente il suo dovere di italiano alla fronte, ci scrive:

Leggo in un pregevolissimo articolo delle I. I. I. (Luglio, pag. 25), parole di sdegno per un modo di compenso tra importazioni ed esportazioni in Italia, dato dall'industria dei forestieri:

« Rappresenta ancora per noi uno stato di « sudditanza verso lo straniero, quasi il ri« cordo di un'Italia d'altri tempi, quando « essa poteva offrire al mondo soltanto il suo « bel cielo, il tepore del suo clima, le sue « meraviglie artistiche. Oggi la stessa nostra « dignità, sia detto con tutto il rispetto giu« stamente dovuto a coloro che si dedicano « all'industria dei forestieri, ci impone di « perdere la poco simpatica caratteristica di « sembrare soltanto i locandieri e gli affitta« camere dell'universo ».

L'Autore v'accumuna, nel suo sdegno, l'oro degli emigranti, « che ci fa apparire quasi i moderni negrieri »: e sono qui d'accordo con lui, chè ritengo compito degli italiani agiati di giungere ad eliminare, con il lavoro e con l'economia, la dolorosa necessità dell'emigrazione povera, di quella dei muscoli.

Ma, se convengo nel concetto di non voler perennemente assegnare all'industria del forestiero una parte del pareggio, perchè tal assegnamento potrebbe esser soggetto a flussi di simpatie o capricci internazionali, non convengo nel disprezzo per lo sfruttamento delle fortune del soprasuolo italiano, quando i popoli più potenti sfruttano quelle del sottosuolo.

D'altronde la frase « caratteristica di locandieri » è assolutamente errata, poichè l'industria dei forestieri è esercitata, con maggiore o minore successo, da tutte le nazioni: dalla Francia, con beneficio *triplo* del nostro; dalla Svizzera, pur così industriale in altri campi; dall'Inghilterra nell'Egitto, nei dominî, nelle colonie; dall'Austria, dal Giappone, ecc. ecc.; da chiunque possa e quanto più possa.

Inoltre, in un diverso ordine di idee, non v'ha ragione di non voler sfruttare, verso l'estero, le ricchezze che non sono esportabili. L'America ci manda il suo petrolio, ma noi non possiamo mandarle « il nostro bel cielo »; la Germania ci mandava, oltre il resto, bambole e gingilli, ma noi non potevamo esportare « il tepore del nostro clima »; la Russia ci mandava i suoi grani, ma noi non potevamo spedirle l'azzurro dei nostri mari. Dovremo noi esportare la Riviera ligure, Acqui, le fresche Alpi estive e Montecatini? Vorrebbe Karlsbad emigrare? Nemmeno potrà pretendersi che si venda il capitale artistico, i quadri degli Uffizi o Santa Maria del Fiore, gli affreschi della Sistina o la riesumata Pompei — dopo che tanto ce ne fu già, con la violenza, rapito o distrutto — per non voler più fare assegnamento sul reddito costante dell'opera dei nostri grandi artisti d'ogni tempo?

No! teniamoci fortunati per tali tesori, inalienabili gli uni, come le ricchezze delle nostre acque, sopravvissuti gli altri, come il genio della stirpe. Così potessimo trattenere tutti i muscoli dei nostri lavoratori e le gole dei nostri cantanti! L'albergatore italiano, modesto e attivo, benchè ancora male organizzato come classe e per nulla sostenuto dallo Stato, lavora e produce, e non incassa per elemosina, ma per commercio della sua produzione.

Sdegnamoci pure dell'elemosina forestiera al pezzente di Piazza S. Pietro come di quella per le nostre vittime di qualche cataclisma; ma è assurdo avvilirsi se il forestiero viene in Italia e affitta una camera o acquista un cibo, come qualsiasi altro cittadino italiano nella stessa Italia. Tanto, lo sdegnoso proposito, seguito dall'atto, a nulla varrebbe: i forestieri verrebbero egualmente, dando però ogni profitto ad albergatori stranieri. Venivano, un tempo, come conquistatori a respirare l'aria profumata d'Italia e a goderne le bellezze; vengono e verranno ancora, ma chiedendoci ospitalità, naturalmente retribuita: chè i figli d'Italia contendono

alle frontiere ogni prepotenza a ripassarle per violenza; e tra essi son pur tanti della classe alberghiera.

Godiamo, invece, che qui siano il bel cielo, il clima e l'arte a chiamarli, anzichè il vizio, la prostituzione o un intrigante *réclame*, così come preferiamo rimanere «negrieri» di lavoratori piuttosto che divenir negrieri di bellezze o abilità femminili. Godiamo a pensare che l'industria alberghiera valesse, prima della guerra, a compensare la metà dello sbilancio tra importazioni ed esportazioni, consentendo una emigrazione metà che se tale industria non fosse intervenuta: nè, esaltando l'intelligenza e la laboriosità dei figli d'Italia, neghiamo alla madre il doppio vantaggio e il doppio fascino della bellezza e dell'arte.

Il calmiere per gli alloggi.

A Firenze è stato fatto obbligo ai conduttori di alberghi e pensioni di tenere esposta al pubblico la tabella dei prezzi di pernottamento stabiliti dalla Questura, a seconda delle diverse categorie di locali; e l'esempio di Firenze non è difficile che venga seguito altrove.

Non si mancherà certo dal deplorare l'arbitrio derivante dalla necessità di classificare in una stessa categoria alberghi che possono presentare tra loro differenze notevoli per ambienti, per arredamento e per servizio: e si presta altresì a facili appunti il criterio di stabilire un prezzo unico per le diverse camere dello stesso albergo, prendendo come base di calcolo il letto.

Il provvedimento, se attuato, apporterà senza dubbio dànno non lieve alla intera classe degli albergatori, così duramente provata in questi anni.

Occorre anche aggiungere che esso sarebbe forse stato evitato senza i deplorevoli incidenti provocati da alcuni pochissimi albergatori i quali, purtroppo, non hanno esitato ad approfittar dei recenti tragici avvenimenti per imporre ai profughi in cerca di tetto prezzi talvolta addirittura feroci.

Le scuole alberghiere in Francia.

Il Ministero del Commercio francese, Direzione dell'insegnamento tecnico, ha creato finora le seguenti scuole alberghiere:

Grenoble — «Scuola pratica di industria alberghiera delle Alpi francesi», corso maschile e corso femminile.

Le Havre — «Scuola pratica d'industria alberghiera Le Havre-Trouville», corso maschile.

Nizza. — «Scuola pratica di industria alberghiera per la Costa Azzurra», corso femminile.

Rouen — «Scuola pratica», corso femminile.

Thonon les Bains — «Scuola pratica di industria alberghiera», corso maschile.

Toulouse — «Scuola pratica di industria alberghiera dei Pirenei», corso maschile.

Vichy — «Scuola pratica di industria alberghiera del centro della Francia», corso maschile.

Bisogna poi aggiungere, per completare l'elenco dell'insegnamento alberghiero, 13 o 14 sezioni dipendenti dal Ministero della Istruzione pubblica.

Come si vede, l'interesse del Governo non fa difetto, presso i nostri amici, alle scuole d'albergo. Tuttavia, sembra che finora i risultati ottenuti non rispondano alle generali aspettative. I motivi? Pochi ancora le frequentano.

L'industria alberghiera in Francia e in Italia, non è considerata come merita e non ottiene perciò le reclute necessarie. I giovani sono, dai loro parenti, spinti verso carriere a torto ritenute più nobili e più serie; frattanto gli austro-tedeschi colmano le lacune. Occorre mutare la mentalità ristretta dei genitori.

«Bisogna, osservava ora è qualche tempo la *Rivista degli Alberghi*, dimostrare chiaramente al pubblico che lo ignora, il cui spirito è ingombro di pregiudizi e di falsi giudizi, che il mestiere d'albergatore è uno dei più difficili, uno dei più onorabili quando sia esercitato con giusta dignità; e perciò può essere anche uno dei più lucrativi quando vi si porti metodo e spirito d'iniziativa, che sono le basi essenziali di ogni industria.

«Bisogna riconoscere nell'albergatore uno degli industriali più completi e più moderni: ingegnere, costruttore, impresario, artista, che deve sapere utilizzare per il profitto della sua industria tutte le risorse della scienza e dell'arte».

Ma tutti i buoni ragionamenti non valgono spesso a sradicare le vecchie abitudini mentali: gli annosi adagio del più decrepito «buon senso» continuano a spingere le giovani generazioni verso gli stagni del funzionarismo e i nirvana del ventisette.

La carta alberghiera interalleata.

La *Lega Nazionale Francese di Difesa Industriale e Commerciale*, la cui designazione rivela chiaramente i suoi scopi, ha completato la revisione della lista degli alberghi svizzeri.

Il lavoro lungo e costoso, informa *La Renaissance du Tourisme*, si presenta sotto forma di annuario, nel quale non potranno essere inscritti che gli alberghi veramente amici della Intesa, cioè a dire liberi da ogni ingerenza austro-germanica. La pubblicazione è posta sotto il patronato della Camera Nazionale degli Albergatori francesi.

La stessa rivista pubblica un piccolo elenco di alberghi sequestrati in Francia. Spigoliamo qualche cifra:

Evian, 2; Arcachon, 3; Marsiglia, 3; Cannes, 8; Nizza, 9; Mentone, 12; Parigi e dipartimento della Senna, 39.

Ufficio svizzero del turismo.

Abbiamo detto nel numero di dicembre che l'Ufficio Svizzero del Turismo non aveva ancora trovato la sua sede. Dagli Statuti approvati dalla Assemblea Generale Costituente, tenutasi il 28 novembre u. s., apprendiamo ora che la scelta è caduta sulla città di Zurigo.

Ecco le attribuzioni dell'Ufficio del Turismo così come vengono indicate dagli Statuti:

A

a) Unificazione della pubblicità all'estero;

b) Studio e perfezionamento della pubblicità;

c) Esame della letteratura turistica e di propaganda esistente; edizione di nuove pubblicazioni;

d) Organizzazione e controllo della diffusione all'estero del materiale di pubblicità;

e) Partecipazione alla organizzazione di esposizioni concernenti il turismo;

f) Organizzazione di nuove agenzie all'estero: relazioni con le agenzie di viaggio e navigazione, con i rappresentanti diplomatici, *clubs* e con quanti sono in grado di favorire gli interessi del turismo svizzero nei grandi centri;

g) Organizzazione di un servizio speciale stampa e informazioni;

h) Studio delle condizioni della concorrenza estera (pubblicità, letteratura di propaganda, nuovi mezzi di comunicazione, politica ferroviaria, coincidenze internazionali, treni speciali, orari, ecc.);

i) Organizzazione di conferenze, proiezioni, rappresentazioni cinematografiche e *réclames* luminose all'estero;

k) Incoraggiamento alla organizzazione di congressi internazionali in Svizzera;

l) Sviluppo delle istituzioni private e pubbliche di insegnamento per mezzo di un'attiva propaganda all'estero.

B

a) Studio del traffico svizzero e dei suoi rapporti col turismo; proposte per migliorare le condizioni del traffico ferroviario e stradale.

b) Elaborazione di rapporti su questioni di traffico e regolamenti e progetti di legge attinenti al movimento dei viaggiatori.

c) Studio del movimento viaggiatori dal punto di vista economico e nelle sue relazioni con la politica dei trasporti (industria alberghiera, commercio, arti e mestieri, industria e agricoltura, insegnamento, statistica, ecc.).

d) Partecipazione al lavoro che si verrà compiendo per la conservazione dei costumi locali e per la protezione del paesaggio.

e) Studio delle conseguenze sociali del movimento dei forestieri in rapporto alle condizioni di esistenza della popolazione indigena, col fine principale di migliorare la condizione sociale del personale d'albergo;

f) Elaborazione di un rapporto annuale sulla situazione e lo sviluppo del movimento dei viaggiatori.

g) Organizzazione di archivi turistici.

h) Gestione finanziaria, misure adatte a facilitare l'adesione di soci e di sovvenzionati.

Questo il programma di lavoro del nuovo Ufficio. Aggiungiamo, sul modo col quale esso venne costituito, qualche altra notizia a quelle pubblicate nel numero scorso.

La mozione per la istituzione dell'Ufficio, accettata dal Consiglio Nazionale Federale, venne approvata all'unanimità dal Consiglio Nazionale e condusse al decreto con il quale la Confederazione Svizzera partecipava alla creazione dell'Ufficio mediante un sussidio previsto per il 1918 in 120.000 franchi.

La residua somma occorrente per il funzionamento dell' Ufficio viene fornita dalle Società interessate alle industrie turistiche. Il nuovo Ufficio, perciò, non è un vero e proprio organismo statale ma una istituzione a base di associazione privata cui è interessata la Confederazione.

All'Ufficio Nazionale Francese del turismo.

Il Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 15 ottobre, ha preso le seguenti deliberazioni:

partecipazione alle spese relative alla organizzazione turistica della zona di guerra;

votazione di sovvenzioni alla cassa delle scuole alberghiere, e al T. C. F. per la pubblicazione della carta degli alberghi da creare, al parco nazionale dei Pirenei ed ai

giardini alpini del Lautaret e del Revard, al laboratorio dell'Istituto idrologico del Collegio di Francia per lo studio della soppressione del fumo delle officine nelle regioni turistiche e per l'analisi dell'aria delle stazioni termali, al Club Alpino per la costruzione e manutenzione dei rifugi di montagna.

Il Direttore dell'Ufficio Nazionale del Turismo comunica di aver contribuito alla creazione di un ufficio di informazioni a Lione e propone di agevolare, con sovvenzioni, la istituzione di uffici consimili nelle altre città di Francia. Fa presente l'utilità che presenterebbe la pubblicità eseguita negli accampamenti americani, e l'interesse di facilitare in Francia i viaggi dei militari americani in permesso.

Il presidente Fernand David annunzia che sono state intavolate trattative col colonnello svizzero, capo degli internamenti, per ottenere che gli internati francesi siano autorizzati a seguire i corsi delle scuole alberghiere svizzere.

I tedeschi lavorano.

I tedeschi scacciati dalla Costa Azzurra si sono gettati sulla Riviera spagnuola.

Essi, dice il *Journal des Chambres de Commerce,* hanno subito avvertito il profitto che poteva trarsi dallo sfruttamento turistico della costa catalana da Tarragona al Capo di Creus, estrema punta orientale della catena dei Pirenei.

Questa costa, quasi ignota all'estero, è ancora più ridente e pittoresca della Costa Azzurra. Il clima vi è più dolce e più uniforme, il sole più caldo che a Nizza e a Monte Carlo.

Il Golfo di Rosas, la Escala, San Felíu, Palamós, Palafrugell, Tosa, Lloret, Blanes, Caldetas, Santa Cristina, Arénys, Mataró, ecc. ecc., e il gioiello che è Sitges, possono rivaleggiare con le stazioni più famose e più frequentate.

I tedeschi, da qualche mese, comprano a tutto andare nei punti più pittoreschi, più ridenti, meglio esposti, grandi spazi di terreno per costruire ville ed alberghi. Essi cercano inoltre di partecipare alla impresa dei due « Palaces » che stanno per sorgere a Barcellona.

Non vi è angolo della magnifica costa che non venga frugato. E lo stesso accade alle isole Baleari che offrono siti, se possibile, ancor più belli e grandiosi.

I tedeschi vogliono, insomma, opporre alle coste alleate, la Costa Catalana, la Costa Rossa, la Costa Brava.

Non sarà inutile, a scanso di sorprese, seguir da vicino l'attività tedesca in Catalogna.

Propaganda.

Il Comitato di propaganda del Touring Club Francese creato con la cooperazione delle Compagnie Ferroviarie e Marittime, dell'Automobile Club, e dei Sindacati alberghieri e termali ha già distribuito per più di 400.000 franchi di pubblicità.

L'opuscolo *Welcome to France* è stato tirato a 450.000 esemplari in inglese, a 100.000 in spagnuolo, a 100.000 in portoghese; sono in preparazione una tiratura russa e una olandese. Questi opuscoli non vengono spediti a pacchi ma indirizzati individualmente per raggiungere, nei limiti del possibile, le persone presso le quali tale pubblicità può avere la massima efficacia. L'opuscolo, tascabile, ricorda quello delle nostre Ferrovie di Stato. È su 32 pagine, con copertina a colori. In testa a ogni pagina è impressa una nitida veduta; sotto, il testo esplicativo. Va unita al volumetto una cartina ferroviaria e automobilistica che porta al verso l'elenco delle spiagge, delle stazioni di montagna e delle città d'acque francesi da sostituire alle equivalenti austro-ungariche.

In pari tempo è cominciata la distribuzione ai luoghi di riunione dei quadri delle stazioni termali e di montagna; misurano centimetri 67 x 82 e sono inquadrati in cornice scannellata di lacca bianca. Portano, a grandi caratteri, la dicitura: « La France, pays des eaux minérales ».

Per ultimo viene annunciata una missione di medici uruguayani attraverso i Pirenei. Le spese generali di viaggio verranno sopportate dall'Ufficio Nazionale del Turismo e dal Touring Club.

Ufficio di turismo austriaco.

Come risulta dalla *Neue Freie Presse* anche l'Austria seguendo l'esempio della Svizzera avrà il suo *Ufficio di turismo.*

Sotto la presidenza del Ministro delle Ferrovie, von Banhans, è stata tenuta a Vienna una riunione delle diverse società esistenti per favorire il movimento dei forestieri e del Ministero austriaco delle Ferrovie, per fissare le basi di una nuova Società *a responsabilità limitata* che si chiamerà appunto *Ufficio di turismo.* Di tale società, che funzionerà col nuovo anno, faranno parte anche *tutte* le Società Ferroviarie e tutte le Società di Navigazione. Scopo di tale concentrazione si è quello non solo di riunire le attività dei vari sodalizi già esistenti, ma *più specialmente* quello di potere avere a disposizione *mezzi pecuniarii considerevoli* per poter fare le cose *in grande.*

Si apriranno al più presto possibile delle filiali all'interno ed all'estero, che serviranno in prima linea come punto di appoggio per la propaganda.

Riunendo, poi, in un solo ente centrale la vendita dei biglietti di tutte le Società ferroviarie e di tutte le Società di navigazione austriache, si spera di potere, almeno fino ad un certo punto, influire sulle Agenzie private di viaggi in favore dei varii centri austriaci visitati da forestieri, cioè luoghi di cura e di soggiorno, sia alpini che sul mare.

Per la diffusione del libro italiano.

Del libro italiano non si conoscono all'estero che i sotto prodotti. È un fatto constatato da tutti coloro che hanno varcato i confini e intorno al quale molto si è detto. Ma le parole, anche scritte, rimangono parole e fino a quando dal campo delle recriminazioni non si passerà a quello delle attuazioni, Nerbini e Salani rimarranno fuori d'Italia i nostri più grandi editori.

L'Istituto Italiano recentemente fondato a Zurigo con lo scopo precipuo di opporre alla « campagna denigratoria che i nemici fanno quotidianamente contro di noi e alla ingiustificata ignoranza degli amici, una documentazione serena, ma attiva e costante di ciò che siamo, di ciò che facciamo e di ciò che vogliamo », sembra che al problema particolarmente importante e difficile della diffusione del libro italiano voglia dedicarsi con speciale cura.

« La nostra civiltà — che è fra le più antiche e gloriose — non si può valutare, dice il bollettino dell'Istituto, se non attraverso il pensiero dei grandi uomini delle epoche passate e di quella attuale.

« Il diffondere i capolavori della letteratura italiana, delle scienze e delle arti nostre, è dunque uno dei mezzi più nobili di propaganda intellettuale.

« D'altronde nessuno ignora quali siano le difficoltà che si incontrano, le perdite di tempo cui si deve sottostare, quando si voglia acquistare — all'estero — un libro italiano.

« Crediamo, dunque, di far cosa utile al Paese, ai connazionali che vivono nella Svizzera, e agli intellettuali di qui, organizzando una intensa diffusione delle migliori pubblicazioni nazionali. Tanto più che essa servirà anche a dimostrare che l'arte libraria, in Italia, ha raggiunto in questi ultimi tempi, una perfezione degna, non solamente delle alte tradizioni nostre, ma anche delle più civili nazioni del mondo.

« Con tali intenti apriremo un *Emporio librario italiano in Zurigo*, previi accordi con i migliori editori nazionali; qui si accentrerà un gran deposito di pubblicazioni italiane, le quali verranno intensamente diffuse in tutta la Svizzera, sia per mezzo delle librerie già esistenti, che con quello delle filiali dell'Istituto ».

E ad un'impresa analoga sembra voglia accingersi, con la progettata fondazione di una libreria italiana in Parigi, anche l'Istituto Italiano di quella città.

La libreria italiana sorgerà in posizione centrale e funzionerà da agenzia di rappresentanza delle case editrici italiane, colle quali manterrà rapporti quotidiani. Accoglierà tutti gli ordinativi di opere edite dalle case aderenti, ne terrà il deposito e ne assicurerà la vendita.

Le iniziative, è superfluo dirlo, meritano di essere seguite con il più vivo interesse, ed è a sperare che i librai italiani, che vedono così tradotto in realtà un loro antico voto, contribuiranno, con valido aiuto, alla sua buona riuscita.

Fiere.

Le vecchie si ripetono, le nuove si vengono organizzando in Europa e fuori.

Fuori, dopo l'Esposizione di Casablanca nel 1915, e di Fez nel 1916, si è ques'anno inaugurata la mostra campionaria di Rabat (Marocco). Il successo ottenuto prova che la Francia, mentre sostiene una lotta accanita contro gli invasori, sa conservare il suo spirito e le sue forze per proseguire le opere di pace prima intraprese.

Nel Giappone una esposizione di chimica industriale è stata inaugurata il 20 settembre nel Parco d'Ueno. Ad essa farà seguito il 20 marzo 1918 un'altra mostra che si propone di dare un'idea dei progressi realizzati nel paese dalle industrie elettriche e di imprimere ad esse più vigoroso impulso.

In Europa ferve già il lavoro per la terza Fiera Campionaria di Lione, che durerà dal 1° al 15 marzo 1918. La partecipazione italiana, limitata lo scorso anno ad un gruppo non eccessivamente numeroso di espositori, sarà senza dubbio questa volta più larga e completa.

La Svizzera terrà la mostra annuale campionaria a Basilea dal 15 al 30 aprile.

L'Italia avrà anch'essa la sua fiera campionaria a Milano. Il lavoro di preparazione venne proseguito nei mesi estivi. È stato già designato il Comitato d'onore, e si sta costituendo il Comitato generale.

Nel campo nemico ricordiamo la famosa Fiera di Lipsia, alla quale le Germania ha aggiunto una mostra campionaria a Berna,

tenuta in uno dei più lussuosi e frequentati quartieri della capitale della Confederazione Svizzera.

Una vallata meravigliosa.

« Le sette meraviglie del mondo sono tutte offuscate dalla meraviglia delle meraviglie che è la Valle dei Diecimila crateri nell'Alaska ». Così, secondo la *Renaissance du Tourisme*, ha dichiarato Robert W. Griggs testè giunto, con alcuni compagni, da una escursione scientifica in tale regione.

La vallata, che ha una superficie di 100 miglia quadrate, contiene non diecimila, ma, letteralmente, milioni di crateri fumanti. Il più importante, noto col nome di Katmai, è certamente il più gran cratere del mondo, poichè misura 9 miglia di circonferenza e 3000 piedi di profondità.

Gli esploratori hanno scoperto un torrente di fango di 17 miglia di lunghezza. Essi hanno rilevato la carta di un tratto di territorio ampio 1600 miglia e finora sconosciuto ai cartografi.

Prezzi di guerra.

A coloro che si lagnano degli attuali prezzi di guerra sottoponiamo, togliendole dal *Journal des Grands Hôtels*, alcune distinte, di guerra anch'esse, di uno dei più grandi ristoranti parigini dell'epoca.

MENU DU 25 DECEMBRE 1870.

Riz au poireau	1 fr. 25
Tapioca	1 fr.
Olives	1 fr.
Beurre frais	1 fr.
Roastbeef de cheval	3 fr. 50
Cheval en daube	4 fr.
Sauté de paon aux racines	5 fr.
Salmis de rats	4 fr.
Côtelettes de chien	4 fr.
Le quart de poulet	4 fr.

MENU DU 1° JANVIER 1871.

Riz au poireau	1 fr. 50
Croûte au pot	1 fr. 50
Vermicelle	1 fr. 50
Céleris raves	1 fr.
Saucisson	1 fr.
Escargots à la poulette	2 fr.
Roastbeef de vache	4 fr. 50
Côtelette de mulet	3 fr. 50
Filet d'éléphant, sauce madère	8 fr.
Carré d'âne aux navets	5 fr.
Cuissot d'ours aux racines	6 fr.
Le quart de poulet	8 fr.
Pommes de terre sautées	2 fr. 50
Asperges à l'huile	2 fr. 50
Haricots verts	2 fr. 25
Compote de fruits au marasquin	2 fr. 50
Amandes	1 fr. 25
Confitures	1 fr. 25
Fromage de gruyère	1 fr. 50

MENU DU 25 JANVIER 1871.

Vermicelle	1 fr.
Tapioca	1 fr.
Roastbeef de cheval au jus	4 fr. 50
Daube d'âne	4 fr. 50
Le quart de poulet	10 fr.
» » » caneton	10 fr.
Asperges	4 fr.
Pommes Sautées	2 fr.
Compotes mirabelle	1 fr. 50
Fromage	2 fr.

Affinchè i confronti, per chi vuol farli, siano esatti, occorre tener presente il diverso valore della moneta tra il 1870 ed i giorni nostri.

La fine dell' oppio.

Nel 1906 in Cina, l'imperatrice reggente emanò un decreto in virtù del quale doveva essere eliminato progressivamente nello spazio di 10 anni la produzione, la vendita, la consumazione dell'oppio in tutta la superficie del suo vasto impero.

L'opera iniziata dal governo imperiale venne continuata dalle autorità della Repubblica cinese, e può dirsi terminata, poichè la graduale riduzione dei campi destinati alla coltivazione del papavero, ha fatto scomparire la droga funesta.

L'oriente insegna. A quando, da parte degli occidentali la estirpazione dell'alcool che, in alcuni paesi, avvelena tante vite umane?

L'isola di Robinson Crusoè.

Il soggiorno solitario di quattro anni e quattro mesi che Alessandro Selkirk fece a Juan Fernandez e che servì di base al capolavoro di Daniel de Foë non è la sola cosa che rende interessante la lontana isola: essa, ci informa il *Bulletin Panaméricain*, è altresì famosa per la sua fauna e la sua flora che ne fanno, per il naturalista, uno dei siti più attraenti del mondo.

In realtà il gruppo di Juan Fernandez, situato a 360 miglia marine all'ovest di Valparaiso, si compone di tre isole: tuttavia il nome di Juan Fernandez è ordinariamente attribuito alla maggiore, conosciuta sotto il nome di *Mas a Tierra* (Terra più vicina); non lungi dalla estremità ovest trovasi un isolotto roccioso, *Santa Clara;* ancora più ad ovest, a 96 miglia marine, *Mas a Fuera* (Terra più lontana).

Il gruppo venne scoperto nel 1573 da don Juan Fernandez, navigatore spagnuolo in un suo viaggio dal Perù al Chilì. In seguito, esso divenne rifugio di avventurieri e pirati, soprattutto inglesi, che predavano nei paraggi il naviglio spagnuolo, dalle colonie sud-americane del Pacifico diretto verso la madre patria: là erano certi di trovare acqua e provviste e di non essere disturbati.

È nella isola di Mas a Tierra che Selkirk passò il suo esilio solitario. La prima giovinezza del marinaio scozzese, che la fantasia di Daniel de Foë circondò di fama immortale, non è priva di avvenimenti romantici.

Nato nel 1676 da genitori « poveri ma onesti » egli dimostrò fin dalla sua infanzia carattere turbolento. Si dedicò alla carriera marinara e, l'11 settembre 1703, un tal capitano Dampier avendo organizzato una piccola spedizione filibustiera con due navi, la *San Giorgio* e il *Cinque Porti*, la spedizione doppiò il Capo Horn e sbarcò a Juan Fernandez nel febbraio del 1704. Qui, dopo varie

vicende piratesche, il nostro scozzese, in seguito ad un alterco avuto, e si racconta altresì, a motivo di un sogno nel quale gli era parso che la sua nave affondasse, volle abbandonare i compagni e rimaner solo. Come egli abbia vissuto racconta Daniel de Foë nel suo libro.

Il gruppo delle isole Juan Fernandez è ora aperto alla colonizzazione. Una pescheria ha stabilito i suoi depositi a Mas a Tierra e Mas a Fuera, e alcune famiglie vi abitano. In luogo delle capre selvagge contemporanee di Selkirk, cavalli, buoi e montoni, si pascono tranquillamente di piante rare. Le aragoste giganti che raggiungono talvolta una lunghezza di 2 a 3 piedi, vengono spedite in Cile dove sono contese dagli epicuri di Valparaiso e di Santiago.

Il dominio di Robinson Crusoè è diventato un centro prosaico di affari: la radiotelegrafia l'ha completamente modernizzato. Così il commercio invade, persino nelle regioni australi del Pacifico, il dominio del mistero e del romanzo. L'umile pescatore sostituisce il pirata e l'allevamento del bestiame, tranquilla occupazione, ha preso il posto della caccia ai galeoni carichi d'oro.

I lubrificanti nazionali.

Le materie lubrificanti, che ci provenivano completamente dall'estero, difettano ora sul nostro mercato.

L'ing. E. Peretti, in un fascicolo edito dal Comitato Nazionale di Munizionamento, studia la possibilità di ricavare in Italia tali materie dall'olio di ricino e dall'olio di scisto.

Il ricino che cresce spontaneamente in Eritrea e che trova già in Italia qualche modesto coltivatore, per la produzione più che altro dell'olio medicinale, potrebbe dar luogo ad una coltivazione intensiva di largo reddito in tutte le regioni meno fredde del nostro paese, e particolarmente nel mezzogiorno, nelle isole e lungo le riviere, e potrebbe trovare larghissima coltura nelle colonie. E poichè il seme di ricino italiano è già attualmente reputato il migliore, la coltivazione di esso merita anche più di essere incoraggiata, tanto più che l'olio che ne deriva presenta le migliori caratteristiche. Non è che tali caratteristiche non siano note alle industrie meccaniche e dei trasporti, le quali, anzi, tempo addietro facevano largo uso di questo lubrificante; ma esso venne poi abbandonato per il suo prezzo elevato in confronto a quello dei molti olii lubrificanti lanciati abbondatemente sul nostro mercato dalla concorrenza estera.

Un buon olio minerale si può ottenere in Italia sfruttando gli abbondanti giacimenti naturali di rocce bituminose, dalle quali è anche possibile ricavare dei buoni combustibili liquidi con impianti ed attrezzature di costo relativamente limitato e con sistemi di produzione e di lavorazione della massima semplicità.

Le iniziative che, in tale campo, sorgessero in Italia si renderebbero doppiamente benemerite perchè fornirebbero alle industrie un mezzo di lavoro di prima necessità e perchè darebbero al paese una sempre maggiore indipendenza economica.

L'albero della seta.

Questa asclepiadacea è un arbusto originario dell'Arabia (ma ormai diffuso in tutto il mondo). In Italia si è naturalizzata e si incontra come pianta selvatica spontanea nella Sicilia, nella Sardegna e nella Corsica; si osserva in provincia di Cosenza ed è stata segnalata nei pressi del Vesuvio. Nel Salentino si coltivò per ricavarne la materia sericea, ma senza che ne derivasse una industria grande.

La materia tessile è fornita dai lunghi peli setacei, rigidi, che circondano i numerosi semi. La seta vegetale, se ha l'aspetto della vera seta, non ne ha però la consistenza e la durata, per cui ha prezzo notevolmente inferiore.

La cultura di questa pianta potrebbe assumere grande importanza nell'Italia meridionale e in Tripolitania, perchè si confà a tutti i terreni anche aridi e sterili e non esige altre spese fuorchè quelle di semina e di raccolta, la quale si fa gradualmente, a misura che si aprono i frutti (follicoli). Siccome è rifiutata dagli animali, può essere utilizzata come pianta da siepe, e siccome ha folte radici, può servire e frenare terreni scoscesi. L'impianto si riduce a un lavoro ordinario d'aratro dopo aver estirpato le erbe infestanti con due passate di estirpatore ed altrettante di erpice. Il prodotto per ogni pianta (che è un cespuglio di 1-2 metri) si aggira intorno ai 100 follicoli in media e si può calcolare che ogni pianta produca da 25 a 30 gr. di seta vegetale.

(Industrie Italiane Illustrate).

Le fratture dei camminatori.

Sono un fenomeno raro, ma sicuramente constatato: rientrano nella categoria delle fratture causate dall'azione muscolare combinata con una violenza indiretta e si producono dopo marce molto prolungate, di solito in uno degli ossicini interni del metatarso. Il paziente non s'accorge con precisione nè del momento nè del punto in cui avviene la frattura: sente un indolenzimento del piede, che si fa sempre più acuto, sicchè egli non può più continuare la marcia; ma ciò può avvenire molto tardi, magari tre settimane dopo la frattura. La radiografia rivela la cagione del male: l'osso è circondato da una spessa callosità nel punto della rottura.

Per solito l'ossicino colpito è il secondo, il terzo o il quarto del metatarso, poichè il primo (che corrisponde al pollice) e l'ultimo sono i più robusti; durante una lunga marcia il piede tende ad appiattirsi e lo sforzo a ripartirsi uniformemente sulla sua superficie: nel punto di minore resistenza può allora avvenire la rottura.

(The Lancet).

Due punti di vista.

WANDA. (continuando, con aria sempre annoiata) *Nervi, nervi, mia cara, nient'altro che nervi!*

CARLOTTA. *Ma vi sarà una ragione che provochi l'eccitazione dei vostri nervi! Ebbene, tale ragione desidero sapere, perchè, se mai potessi, vorrei consigliarvi qualche efficace rimedio, affinchè i nervi si calmino, e ritornino sulle vostre guance le rose e nei vostri occhi la serenità. Da brava! Una vivace discussione in famiglia? Una delle solite della sarta o della modista? un incontro.... inopportuno?*

WANDA. *No, no, mia cara. Volete proprio saperlo? Ebbene è per la guerra!*

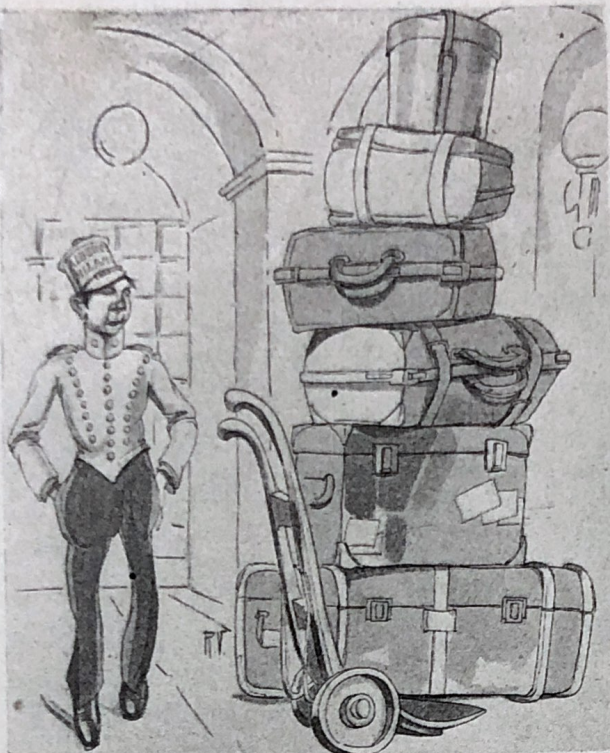
CARLOTTA. *Per la guerra! Già, forse perchè dura troppo a lungo?*

WANDA. *Precisamente.*

CARLOTTA. *È doloroso, sì; ma per voi meno che per tante altre persone; vostro marito non è alla fronte; figli, fratelli, congiunti stretti, neppure.... Siete più fortunata di tante altre, voi, chè alle ansie, giuste e sante, di buona italiana, non dovete accoppiare quelle, più intimamente dolorose, di sposa, di madre, di sorella....*

WANDA. *E le noie della guerra le contate per poco? Niente più automobili, niente più grandi stagioni teatrali, e, quel che più mi dà fastidio e provoca il mio rimpianto, niente più viaggi! Figuratevi che, ormai quasi da tre anni, mio marito ed io non ci muoviamo dall'Italia!*

CARLOTTA. *Ah! viaggiavate molto?*

WANDA. *Sempre, si può dire. D'inverno sulla Costa Azzurra; d'estate in Isvizzera; di primavera qua e là, in Inghilterra, in Olanda, nel Belgio; e in autunno, poi, ponevamo il nostro quartiere generale a Parigi, per essere a nostro agio durante la stagione delle corse.*

CARLOTTA. *E in Italia?*

WANDA. *Una capatina ogni tanto, per dare una rapida occhiata agli affari.*

CARLOTTA. *Ma niente viaggi per diporto in Italia....*

WANDA. *Oh! mai più! Che cosa volete che ci si diverta a viaggiare in Italia!.... Volete che ve ne dica una? Sono stata una volta appena a Roma, e mi vi sono fermata quattro o cinque giorni; a Firenze ho fatto appena una fermatina di mezza giornata; e poi basta lì.*

CARLOTTA. *Infatti che cosa volete che ci sia da vedere in Italia!... Mentre all'estero....*

WANDA. *E poi.... è più* chic.

CARLOTTA. *Già, è più* chic. *E, narratemi, quali meraviglie avete potuto ammirare all'estero?*

WANDA. *Infinite! Non vi parlo già delle grandi città — Parigi che inebria, Londra che affascina, Bruxelles (povera Bruxelles in mano ai tedeschi!) che incanta, e poi Marsiglia, Lione, Bordeaux, ecc., ecc. — ma vi parlo delle più piccole cittadine, delle più umili borgate, dei paeselli sperduti sui Vosgi o sui Pirenei o fra i monti della Scozia.... Quali incanti! Rouen! per esempio; voi non potete immaginare che cosa sia Rouen! Voi vi trovate una cattedrale di primissimo ordine, chiese ricchissime di opere d'arte, un palazzo di giustizia mirabile, musei famosi, alberghi fastosi.... Rouen! uno dei più bei paesi dell'universo!*

CARLOTTA. *Immagino, immagino! Mio Dio, in quanto a cattedrali, noi, sì, ne abbiamo parecchie in Italia; non parliamo di quelle delle città grandi, no; ma ve n'ha una, per esempio, a Monreale....*

WANDA. *Monreale?*

CARLOTTA. *Sì, presso Palermo, una cattedrale che, dicono, è fra le più superbe del*

mondo; in quanto a chiese ricche d'opere d'arte, di maestri che sono glorie della nazione, ce n'è quante se ne vuole in ogni angolo d'Italia, dalle chiese Palatine di Puglia a quelle della mistica Umbria, dalle mirabili di Abruzzo a quelle delle Marche opime e della ridente Toscana; ma la cattedrale di Rouen!.. . Oh! la cattedrale di Rouen! E il palazzo di giustizia di Rouen! Sì, noi, in Italia, abbiamo qualche palazzo così così... Non parliamo per carità, di quello di Giustizia, eretto in Roma, che è costato tanti milioni all'erario! Ma abbiamo, per esempio, il Palazzo del Comune a Perugia che, via, è.... bellino, qualche palazzo piuttosto ben fatto a Firenze, a Bologna, a Parma; a Venezia, a Torino.... Ma il palazzo di Giustizia di Rouen! Ah! quel palazzo!.... Come ardo dal desiderio di vederlo!

WANDA. *Vi assicuro che ne rimarreste incantata! E v'ho detto soltanto di Rouen! e Chantilly? e Chartres? e Compiègne? e Pierrefonds? e Lescar, Saint Bertrand de Comminges, Alet perdute fra i Pirenei? Vence* perchée sur la Corniche *e Viviers sul Rodano, e tutte le belle incantevoli cittadine dell'Isola di Francia?*

CARLOTTA. *Come mi fate vivere del vostro entusiasmo, cara amica! Vedete, io non conosco che qualche cosa d'Italia.... La Conca d'oro, Taormina, per esempio, che gli inglesi si ostinano a chiamare «il paradiso», Sorrento, Capri, qualche punto dell'Adriatico che, diciamo la verità, è stato esaltato un po' troppo da d'Annunzio nei suoi romanzi e da Michetti nelle sue tele; Rimini che, via, è quasi affascinante; Ravenna così severa nella cornice delle sue glorie antiche; Todi, Gubbio, Spoleto, Assisi che gli stranieri hanno il coraggio di visitare con fervida, religiosa attenzione e con profonda ammirazione; Fiesole, Prato, Pistoia, l'Ardenza, località che hanno, sì, qualche incanto; i laghi alpini che poeti e artisti hanno magnificato, nel succedersi dei secoli; ma voi, cara amica, mi fate bene comprendere che io non ho avuto la fortuna di chiudere nei miei occhi la visione di ciò che è veramente incantevole, di ciò che è, in una parola, il «bello» se mi dite che bisogna andare.... dove? volete ripetermelo?*

WANDA. *A Chantilly, a Chartres, a Viviers.*

CARLOTTA. *Ah! ecco! E scusate, voi che avete visitate le cattedrali di tanti paesi di Francia e che avete riportata sì profonda impressione, siete mai stata, per esempio, alla Certosa di Pavia?*

WANDA. *Vi dirò. Siamo stati, mio marito ed io, cento volte sul punto di andarvi, ma, ora per una ragione, ora per un'altra, abbiamo dovuto sempre rinunziare alla visita anche quando, andando o tornando da Pavia, siamo stati lì a due passi. Dicono che è una bella chiesa.*

CARLOTTA. *Sì, non c'è male! Una cosa modesta, si capisce, come se ne può trovare in Italia; qualche intenditore giunge sino a dire che si tratti d'uno dei più fastosi templi della cristianità, e che i quadri, le sculture, gli intarsî, i mosaici siano delle più pure e superbe scuole; ma certo non sarà come la cattedrale di.... Lescar, non vi pare?*

WANDA. *Non saprei, giacchè conosco Lescar, ma non la Certosa.*

CARLOTTA. *E allora permettete, cara amica, che vi faccia una preghiera? Quando sarà finita la guerra e, con la vittoria, sarà ripreso per noi il ritmo della vita normale, non vi affrettate a tornare all'estero. Ponetevi nella vostra bella* limousine *e visitate l'Italia: sarà poco* chic, *ma servirà, se non altro, a mostrarvi che in nessun altro paese natura e arte hanno gareggiato, come in Italia, per apprestare agli abitanti un più grande e più mirabile patrimonio che gli stranieri ci invidiano e che oggi, a prezzo del loro sangue, i nostri figli difendono contro l'ingordigia di coloro che con la violenza, col raggiro, con la frode sono riusciti a intaccare, a nostro danno, e non intendono rinunziarvi, contro ogni legge naturale e morale!*

Direzione e Redazione: Touring Club Italiano, Corso Italia, 10 - Gerente: Luigi Scesa.

Stab. Grafico Artistico Industriale GUSTAVO MODIANO & C. - Milano, Riparto Gamboloita 52.

LA GENESI DI UN SUCCESSO.

Mentre è ancora viva l'impressione per lo splendido *raid* Torino-Udine e ritorno di 1200 km. in 5 ore (media 225 km. all'ora) che un aeroplano SVA con motore SPA compiva battendo tutti i *records* precedenti, è interes-

Fig. 1.

sante vedere attraverso quale lunga serie di studi e di prove la SPA è arrivata a questo risultato.

L'aviazione nel suo rapido progresso richiese ogni giorno dei motori più forti e la SPA non ha cessato mai dal soddisfarne le esigenze intuendole e prevenendole.

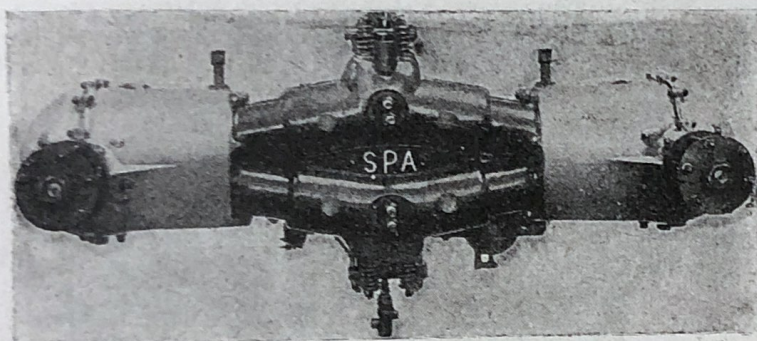



Fig. 3.

Fin dal 1908 quando, col motore SPA-FACCIOLI di 25/30 HP (Fig. 1) si ottenne il primo brevetto italiano su apparecchio interamente italiano, la SPA intuiva che l'avvenire sarebbe stato dei motori fissi con raffreddamento

Fig. 4.

ad acqua. A tale principio si inspiravano i successivi motori usciti dalle sue Officine, nei quali, con l'aumento continuo di potenza, si

soddisfacevano i sempre rinnovantisi bisogni dell'aviazione.

È del 1910 un motore di 50/60 HP (Fig. 2), del 1912 due motori di 80/100 HP (Figg. 3 e 4) coi quali la SPA si preparava a prendere par-

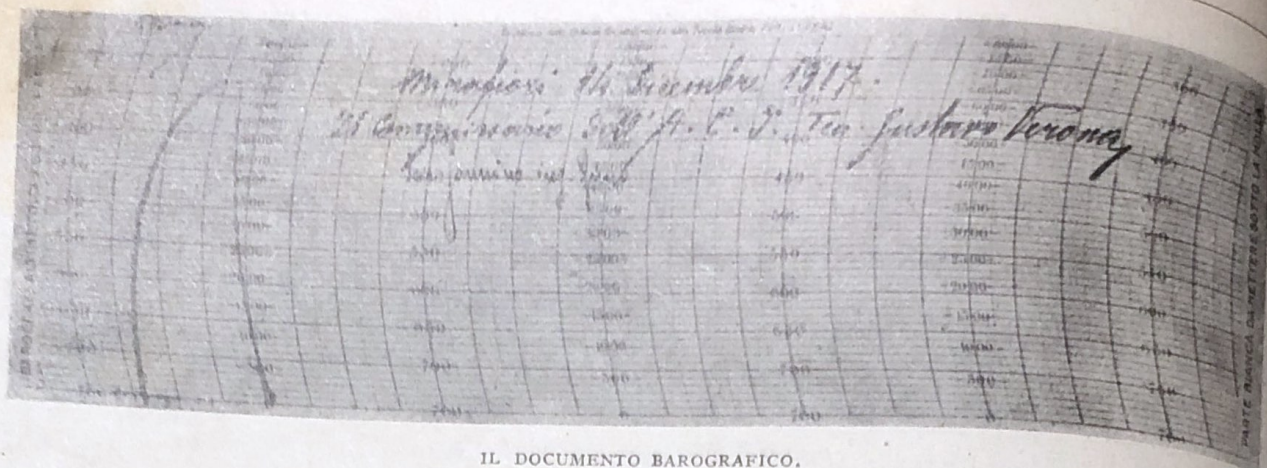
Fig. 2.

te ad un concorso bandito dal Governo Italiano ed infine sullo stesso principio è basato l'attuale motore (Fig. 5) col quale si ottennero quei risultati di velocità e regolarità che sorpresero i competenti e che non potevano mancare data la serietà con la quale il motore era ideato e costruito.

La SPA costruiva con questo tipo, un motore ché alla leggerezza accoppiava la sicurezza così da ottenere una marcia regolare che fu spinta oltre a 50 ore consecutive senza che la forza del motore accennasse momentaneamente a scemare.

Ma se questa creazione usciva immediatamente perfetta dalle Officine SPA, ciò non poteva essere che la conseguenza di una lunga serie di studi tenaci, che permisero ai tecnici della SPA, quando il momento venne, di dare alle ali italiane il motore adatto perchè esse potessero volare veloci, sicure verso la loro meta.

Fig. 5.

E dopo questo successo, l'opera continua assidua per prevenire quelle che sono le nuove esigenze dell'arte aviatoria.

IL DOCUMENTO BAROGRAFICO.

LA VITTORIA DELLA FIAT-SIA
PER IL RECORD MONDIALE D'ALTEZZA CON PASSEGGERO

L'industria aerea e l'aviazione d'Italia, per virtù della FIAT e della SIA, per l'eccellenza dei motori dell'una e degli apparecchi dell'altra, si sono rivelate fra le tempestose vicende del 1917 come due forze saldissime ed invitte, che nulla ha deviato dalla meta. Con il loro perseverante progredire hanno raggiunto e oltrapassato ogni competitore, si sono guadagnate l'attenzione e l'ammirazione dell'estero, sono salite al grado più eminente dell'aviazione mondiale.

Le tappe di questa meravigliosa progressione sono segnate da alcuni avvenimenti, da alcune imprese memorabili che hanno scosso il nostro entusiasmo come vittorie sfolgoranti.

Sono stati da prima i famosi *raids* compiuti dall'aeroplano SIA con motore FIAT da Torino a Napoli e ritorno senza fermate e rifornimenti in un sol giorno, e poi da Torino a Londra senza scalo in 7 ore, con un volo così sicuro e fulmineo da esser salutato come un trionfo augurale dalla nazione inglese.

Dopo queste traversate insigni e perigliose è la volta adesso del magnifico balzo nel cielo. È infatti ancora l'aeroplano SIA dei grandi *raids* che sempre animato dall'ardente motore FIAT A.12 e pilotato dal valoroso pilota Brach-Papa ha raggiunto nei primi del dicembre la più alta quota a cui sia pervenuto un aeroplano con passeggero, raggiungendo i 7025 metri.

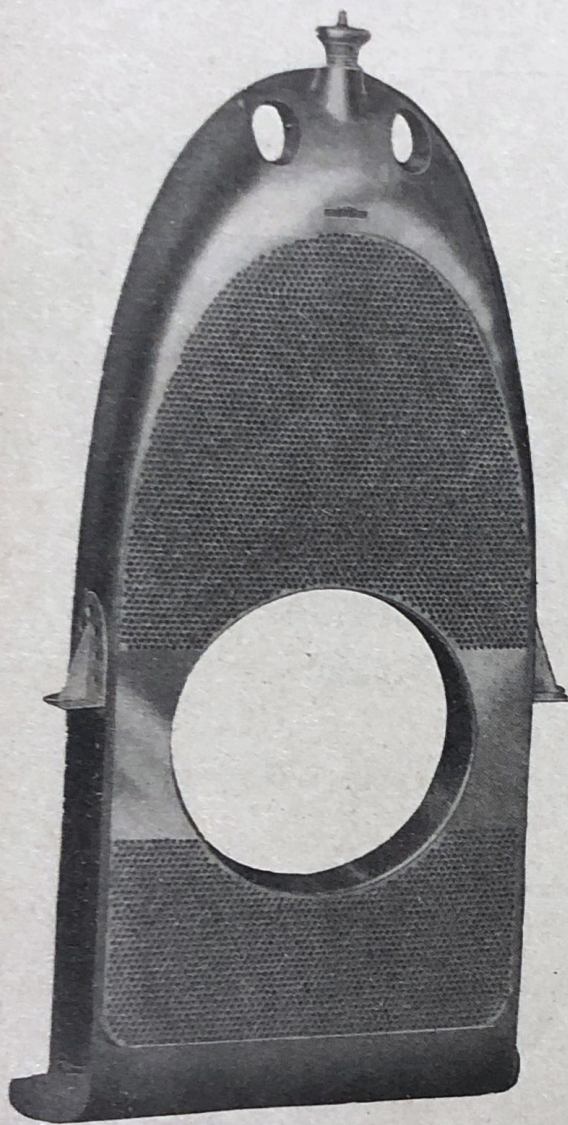
Si è chiamato questo un magnifico balzo e tale lo rendono davvero non soltanto l'entità dell'altezza che mai non era stata toccata finora ma lo slancio sorprendente della formidabile ascesa. Con un carico di 350 chilogrammi l'apparecchio SIA-FIAT è salito a 1000 metri in 2' e 30'', a 2000 in 5', a 3000 in 9', a 4000 in 15', a 5000 in 24', a 6000 in 37' e 30'', a 6500 in 45', e finalmente a 7025 metri in un'ora e tre minuti primi.

E se da questo quadro di tempi che forma già di per sè la più eloquente testimonianza dei progressi dell'aviazione, risulta in primo luogo la mirabile agilità dell'apparecchio che scatta a 1000 metri in due minuti e mezzo, e attinge i due chilometri verticali in cinque minuti, si dimostra poi tutta l'eccellenza, la regolarità, la resistenza di questo motore FIAT, di questo capolavoro meccanico che mantiene inalterabile il suo funzionamento e il suo vigore nelle più diverse e contrarie condizioni di atmosfera e di temperatura e non smentisce mai dalla terra al sommo dei cieli la nobiltà della sua origine, della FIAT.

IL TEN. PILOTA BRACH-PAPA COL SUO COMPAGNO DI VOLO, AIUTANTE DI BATTAGLIA R. BONACCINI, DAVANTI ALL'APPARECCHIO VITTORIOSO.

TRAFILERIE E FONDERIE DI VALCERUSA

ANONIMA — SEDE DIREZIONE: VOLTRI

TUBI OTTONE, RAME E ACCIAIO TRAFILATI A FREDDO ::: TUBI FERRO RICOPERTI DI OTTONE, TONDI E QUADRI ::: TUBI FERRO AVVICINATI ::: GETTI IN BRONZO E IN OTTONE ::: IMPIANTI COMPLETI DI TUBAZIONI DI BORDO PER PIROSCAFI.

SPECIALITÀ:

TUBI OTTONE E RAME EXTRASOTTILI, SPESSORE DA 1/10 DI MM. E PIÙ

TUBI ACCIAIO EXTRASOTTILI PER AEROPLANI, DIRIGIBILI, BICICLETTE

TUBI OTTONE E RAME CAPILLARI FORO DIAMETRO DA 1 MM. E PIÙ

Radiatori a nido d'ape per aeroplani, dirigibili e automobili

(a tubi tondi trafilati senza saldatura, campanati).

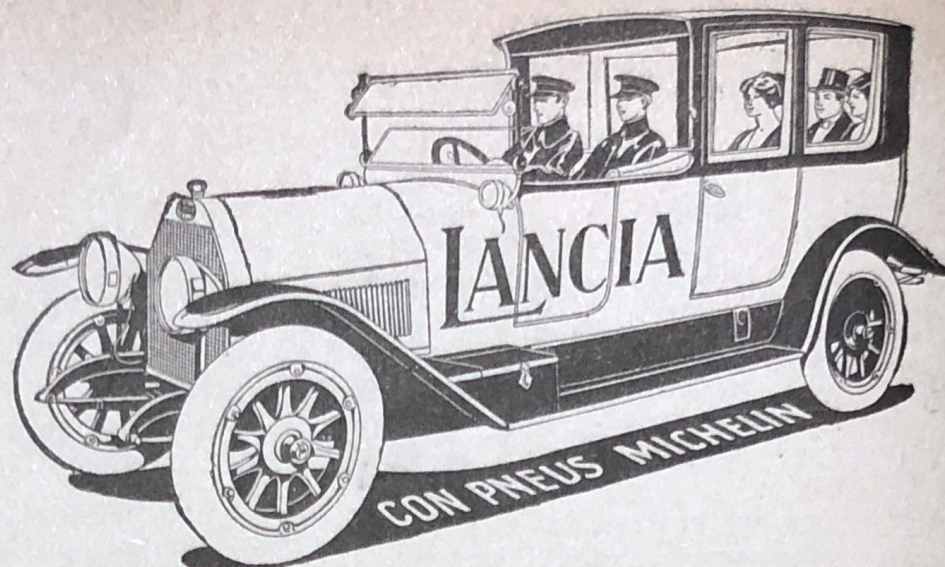
MASSIMO POTERE RADIANTE
GRANDE LEGGEREZZA
PERFETTA TENUTA D'ACQUA

GIÀ ADOTTATI PER GLI AEROPLANI

S. V. A. - F. B. A. - S. I. A.

PREVENTIVI E CAMPIONI A RICHIESTA

AGENTI GENERALI DI VENDITA:

F.LLI PROVENZALE & C. - GENOVA - Via Maragliano, 2
TORINO - Piazza Cavour

LANDAULET LIMOUSINE (chiuso)

25/35 HP è la sola automobile moderna che da tre anni si costruisce in Europa in serie completa di: Messa in moto elettrica con comando a pedale. - Illuminazione elettrica con dinamo e accumulatori. - Comando brevettato della luce e della sirena elettrica sul volano di guida. - Sterzo spostabile a tre inclinazioni. - Contachilometri con indicatore di velocità. - Misuratore di benzina. - Sirena elettrica. - Fari, fanali elettrici e fanalino ai manometri. - Frizione a secco. - Nuovo comando brevettato del freno a pedale. Dispositivo speciale per la carica degli accumulatori anche quando la vettura marcia a passo d'uomo.

FABBRICA AUTOMOBILI LANCIA & C. - TORINO VIA MONGINEVRO, 99

MILANO - PIAZZA CASTELLO, 6
Tel. 41-24.

ROMA - PIAZZA VENEZIA
Tel. 35-00.

GENOVA - VIA CORSICA, 1 A
Tel. 15 89.

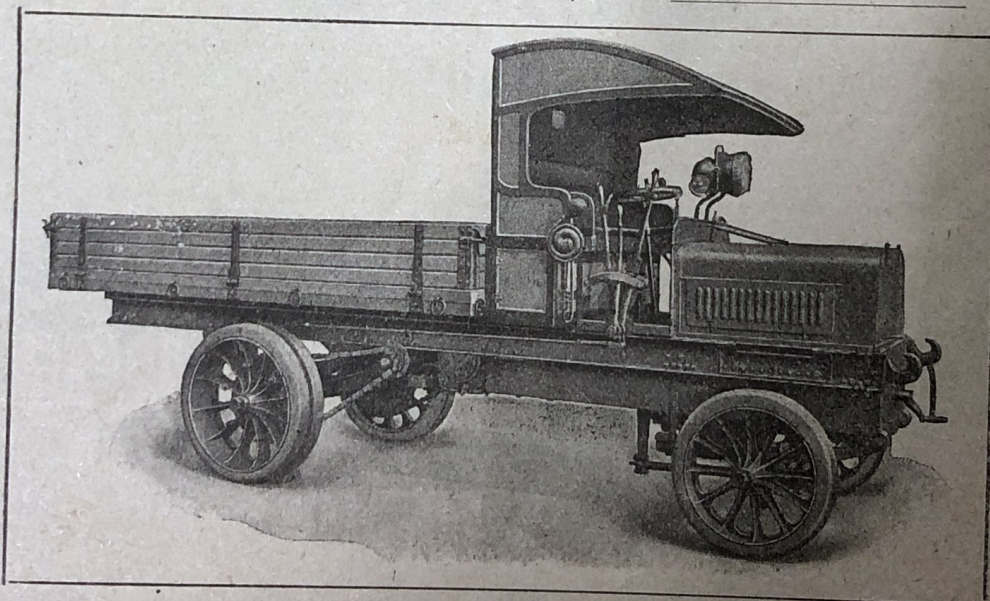
TORINO - VIA S. QUINTINO, 28
Tel. 41-05.

FIRENZE - VIALE P. UMBERTO, 33
Tel. 31-99.

BOLOGNA - VIA D'AZEGLIO, 35
Tel. 17-28.

SOCIETÀ ITALIANA SOLLER

GIORGIO MANGIAPAN & C.i

MILANO - VIA SCHIAPARELLI, 8
VIA COPERNICO, 32 - Telefono 60-345 - 60-372

AUTOCARRI per portata utile da 40 a 140 quintali - **TRATTRICI** per traino utile fino a 300 quintali - **AUTOARATRICI - MOTOFALCIATRICI.**

FABBRICA ITALIANA PILE ELETTRICHE

FRATELLI SPIERER - Roma

Fabbrica - Viale Manzoni, 28 - Telef. 68-78
Sede Amministrativa - Via Po, 12 - „ 71-56

Telegrammi: "PILA„

PILE

A SECCO E A LIQUIDO

PER QUALUNQUE APPLICAZIONE

....

FORNITORI DELLO STATO E DELLE PIÙ IMPORTANTI SOCIETÀ ELETTRICHE

....

FABBRICA PIÙ VOLTE PREMIATA

Gratis Listini a richiesta

Batterie per Lampadine tascabili - Lanterne ed applicazioni diverse

TIPI NORMALI

STELLA	mm. 80 x 35 x 90	Volt 3,0
LUNA	„ 80 x 35 x 100	„ 4,5
DRAGO	„ 62 x 21 x 64	„ 4,5
LIBIA	„ 62 x 21 x 64	„ 3,0
LIBIETTA	„ 42 x 21 x 64	„ 3,0
DRAGHETTO	„ 48 x 16 x 56	„ 4,5
DRAGHETTINO	„ 34 x 16 x 56	„ 3,0

Gaz in ogni luogo

con apparecchi a petrolio od a benzina brevetti Talmone.

Impianti per Ospedali, Gabinetti di chimica, per lavorazione della gomma e della latta e per qualsiasi altra industria richiedente calore ***intermittente.***

Fornelli isolati

ed in serie. Utili ai privati ed a ogni industria e professione.

Eliminazione dei pericoli di scoppio. - Massima economia nel consumo.

Lampadine tascabili

per fare saldature e per accendere i fornelli a petrolio in sostituzione dello spirito.

Referenze a richiesta. - Scrivere a:

ENRICO TALMONE - *25, Corso Francia* - ***TORINO***

AUTOMOBILI

Overland

TRADE MARK REG.

Illuminazione elettrica
Avviamento elettrico.

Torpedo leggero
$ 750
franco in Fabbrica

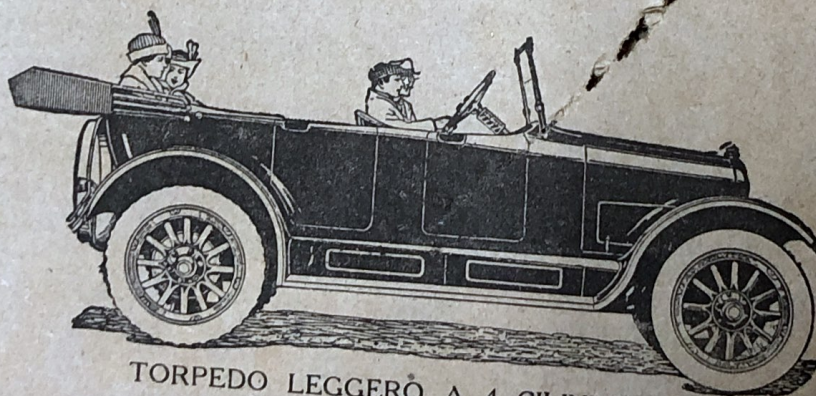
Vera economia.

Havvi integrità di valore in ogni automobile del gruppo OVERLAND, la serie più completa di modelli che una fabbrica di automobili abbia mai presentato.

Riteniamo che per molte famiglie l'OVERLAND leggera a 4 cilindri rappresenti il perfetto connubio della praticità col lusso, avente per risultato una grande e permanente soddisfazione.

Fra le vetture OVERLAND quella che meglio risponde ai vostri bisogni ed ai vostri mezzi è quella che acquisterete prendendo in considerazione la vera economia.

Permetteteci che vi consigliamo e vi aiutiamo nella vostra scelta.

Cataloghi a richiesta

TORPEDO LEGGERO A 4 CILINDRI

Distributori per l'Italia e Colonie
LANGE & C. - TORINO
VIA JUVARA, 16

The Willys-Overland Company, Toledo, Ohio
U. S. A.

Stab. G. Modiano & C.-Milano